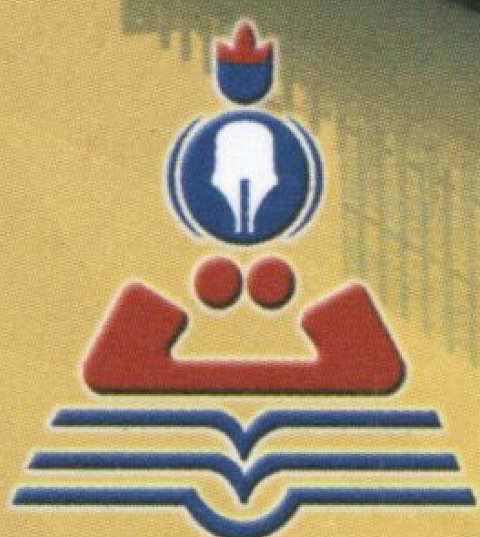
أحكام عقد النقل

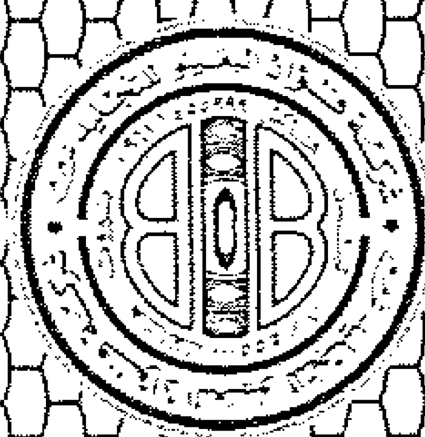
النقل البحري • النقل البري • النقل الجوي

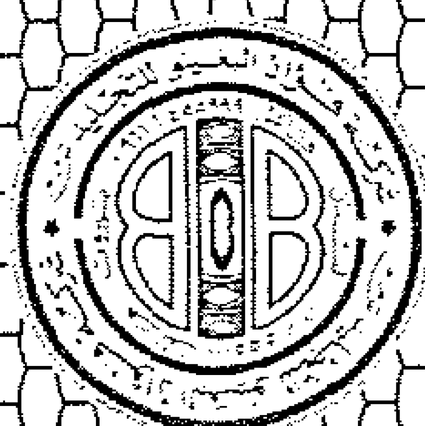
دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية
والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية

الدكتور
محمود محمد عبابنه
كلية الحقوق - جامعة البترا





أحكـــام عقـــد النقـــل

النقل البحري • النقل البري • النقل الجوي

343 ,094

رقم الإيداع لدى دائرة المكتبة الوطنية: (2014/9/4468)

المؤلف: محمود محمد عبابنة

الكتاب: أحكام عقد النقل - النقل البحري • النقل البري • النقل الجوي

الواصفات: القانون - النقل - المواصلات

لا يعبر هذا المصنف عن رأي دائرة المكتبة الوطنية أو أي جهة حكومية أو الناشر

ISBN:978-9957-16-906-0

الطبعة الأولى 2015م - 1436هـ





أسسها خالد محمود جابر حيف عام 1984 عمان - الأردن
Est. Khaled M. Jaber Haif 1984 Amman - Jordan

المركز الرئيسي

عمان - وسط البلد - قرب الجامع الحسيني - سوق البتراء - عمارة الحجيري - رقم 3 د

هاتف: 4646361 6 (962 +) فاكس: 4610291 6 (962 +) ص.ب 1532 عمان 11118 الأردن

فرع الجامعة

عمان - شارع الملكة رانيا العبد الله (الجامعة سابقاً) - مقابل بوابة العلوم - مجمع عربيات التجاري - رقم 261

هاتف: 5341929 6 (962 +) فاكس: 5344929 6 (962 +) ص.ب 20412 عمان 11118 الأردن

Website: www.daralthaqafa.com e-mail: info@daralthaqafa.com

Main Center

Amman - Downtown - Near Hussayni Mosque - Petra Market - Hujairi Building - No. 3 d

Tel.: (+962) 6 4646361 - Fax: (+962) 6 4610291 - P.O.Box: 1532 Amman 11118 Jordan

University Branch

Amman - Queen Rania Al-Abdallah str. - Front Science College gate - Arabiyat Complex - No. 261

Tel.: (+962) 6 5341929 - Fax: (+962) 6 5344929 - P.O.Box: 20412 Amman 11118 Jordan

Dar Al-Thaqafa For Publishing & Distributing

الثقافة للتصميم والإخراج

أحكـام عقـد النقــل

النقل البحري • النقل البري • النقل الجوي

دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية

الدكتور
محمود محمد عبابنه
كلية الحقوق - جامعة البترا

دار الثقافة
للنشر والتوزيع
1436هـ-2015م

بِسۡمِ ٱللَّهِ ٱلرَّحۡمَٰنِ ٱلرَّحِيمِ

﴿ يَٰمَعۡشَرَ ٱلۡجِنِّ وَٱلۡإِنسِ إِنِ ٱسۡتَطَعۡتُمۡ أَن تَنفُذُواْ مِنۡ أَقۡطَارِ
ٱلسَّمَٰوَٰتِ وَٱلۡأَرۡضِ فَٱنفُذُواْۚ لَا تَنفُذُونَ إِلَّا بِسُلۡطَٰنٖ ٣٣
فَبِأَيِّ ءَالَآءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ ﴾

صدق الله العظيم

(سورة الرحمن: الآيتان 33، 34)

عن أبي هريرة ﷺ قال: قال رسول الله ﷺ:

"إذا مات ابن آدم انقطع عمله إلا من ثلاث: صدقة جارية، أو علم ينتفع به، أو ولد صالح يدعو له".

رواه مسلم

الإهداء

إلى . . .

روح والديَّ . . . أبي وأمي

إلى . . .

روح المرحوم أخي وصديقي عبد المجيد العبيني

بعض من الوفاء والتقدير لقلب كبير

الفهرس

الفصل التمهيدي

التعريف بالقانون البحري

الفصل الأول

النقل البحري للبضائع

الفصل الثاني

النقل البحري للبضائع طبقاً لاتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام

الفصل الثالث

البيوع البحرية الدولية

الفصل الرابع

النقل البحري للمسافرين

الفصل الخامس

النقل البري

الفصل السادس

النقل الجوي

الملاحق

تقديم
Perface

في عام 2001 تزاملت مع المؤلف في لجنة لمراجعة قانون التجارة البحرية الأردني شكلتها وزارة النقل للخروج بمسودة أولى لمشروع قانون بحري جديد بدلاً عن القانون الحالي الصادر عام 1972. على ضوء قلة المراجع القانونية البحرية الأردنية التي وجدناها، وقد نصحت الدكتور محمود عبابنة بأن يتفرغ لوضع كتاب يبحث في النقل والتأمين البحري ، يرفد المكتبة الأردنية بمراجع بحرية ويربط النظرية بالتطبيق، نظراً لمداخلاته القيمة وخبرته القضائية، وتخصصه الأكاديمي.

وفي المؤتمر البحري الدولي الأخير الذي نظمه اتحاد شركات التأمين في العقبة فاجأني الدكتور محمود عبابنة بأنه على وشك أن ينتهي من وضع كتابه في النقل البحري والجوي، وقبل أيام سلمني النسخة النهائية قبل الطبع لمراجعتها. وقد راجعتها لخبرتي المتواضعة إبان عملي مديراً عاماً لميناء العقبة واهتمامي بالنقل البحري ولشد ما سرني بعد مطالعتي لكتاب أحكام عقد النقل أنني وجدته كتاباً جامعاً يتضمن كل ما يهم القارئ والباحث في القانون البحري، فقد تناول الكاتب الحديث عن السفينة، وحالتها المدنية، وموضوع رهنها، وحجزها ليدخل بعدها في تعريف وتوضيح سلس وشيّق لعقد النقل البحري الأردني للبضائع، وقد بين الكاتب ما لسند الشحن من أهمية ووظائف، وتعرض لمسؤولية الناقل البحري، وأسباب الإعفاء وتحديد مسؤولية الناقل ودور مؤسسة الموانئ في عملية التسليم، كل ذلك في ضوء قانون التجارة البحرية الساري المفعول، واتفاقية هامبورغ، وعزز ذلك بالعديد من قضايا محكمة التمييز الأردنية وقرارات المحاكم في الدول العربية والأجنبية. مما جعل الكتاب يحقق هدفه لكل من يرغب بالاطلاع والتعلّم عن ماهيّة عقد النقل البحري والأحكام التي تنظمه سواء في القانون الأردني، أو في اتفاقية هامبورغ التي صادق عليها الأردن ويأخذ بها القضاء الأردني.

والكتاب وإن أخذ النقل البحري جزءاً مهماً فيه بالإضافة إلى عقود البيوع البحرية طبقاً لنشرة الأنكوتيرمز الأخيرة لعام 2010، ونصوص اتفاقية روتردام، والتعرض للسند البحري الإلكتروني إلا أنه تناول النقل الجوي في ضوء اتفاقية مونتريال التي انضم إليها الأردن وكذلك عقد النقل البري في ضوء قانون نقل البضائع على الطرق وبآخر تعديلاته التي حصلت عام 2012، ولا أستطيع أن أخوض كثيراً في هذا النوع من النقل إلا أنني أثمن للمؤلف أنه أول من يبحث تطبيقات اتفاقية مونتريال الجديدة التي حلت محل اتفاقية وارسو والاستشهاد بقضايا المحاكم البريطانية والأميريكية الأخيرة حول نصوصها.

إن هذا الكتاب هو مرجع قانوني متميز لقامة قانونية متميزة جمعت بين النظرية والتطبيق في مناقشة وتحليل أحكام عقد النقل البحري، والجوي، والبري. وإنني أعده مرجعاً لا غنى عنه لكلّ باحثٍ في هذا الموضوع. وهو يزيد من إثراء المكتبة العربية لما فيه من جهد قانوني وبحثي يصعب أن نجد مثيلاً له في أي مرجع يبحث في عقود النقل بمختلف أنواعها في كتاب واحد.

الكابتن محمد الدلابيح - مدير عام ميناء العقبة الأسبق

المدير التنفيذي لنقابة وكلاء الملاحة البحرية حالياً

عمان في 21 حزيران لعام 2014

المقدمة
Introduction

يعد انتقال الأشخاص أو تنظيم نقل أشيائهم وبضائعهم من مكان إلى آخر جزءاً من الاحتياجات الطبيعية للفرد، فلا بد من الانتقال إلى العمل، أو الزيارة، أو السياحة، أو العلاج، أو التجارة، كما لابد من نقل المواد الأولية من مصانع المصدرين إلى مخازن المستوردين، ومن ثم إلى تجار الجملة، والتجزئة لبيعها للمستهلكين. كل ذلك يحتاج إلى وسائل نقل تختلف حسب طبيعة البضاعة والمسافة الجغرافية، ورغبة أطراف عقد النقل. فقد تكون عبر الطرق البرية، أو البحرية أو عبر الفضاء الجوي.

والنقل قديم قدم الإنسان، فبعد أن كانت العربات التي تجرها الحيوانات تقوم بوظيفة النقل البري، كما والقوارب والمراكب الشراعية بوظيفة النقل البحري والنهري، إلا أنه ومع ازدياد أهمية النقل تبعاً لنمو العلاقات بين مختلف الدول والشعوب في المجالات الاقتصادية والاجتماعية، ظهرت وسائل حديثة لنقل البضائع والأشخاص فتطورت هذه الوسائل وظهرت الشاحنات الضخمة، والسيارات، والقطارات كوسائل نقل معتمدة للنقل على اليابسة، وتبعاً لذلك صدرت التشريعات المنظمة لهذا النوع من النقل كقوانين النقل على الطرق البرية، كما أن تطور بناء السفن جعل من السفينة الأداة الأكثر إقبالاً عليها لنقل البضائع بحراً، كما ظهرت الطائرات وسيلة لنقل البضائع والمسافرين جواً، وقد ترتب على ذلك اختلاف التشريعات الناظمة لعقود النقل تبعاً لاختلاف وسيلة النقل وأصبح لكل نوع من النقل نظام قانوني خاص به. ونظراً للبعد الدولي وبالذات في النقل الجوي والبحري فقد تم تنظيم عقود النقل الجوية والبحرية نتيجةً لتوافق المجتمع الدولي وتجسد ذلك بالتوصل لاتفاقيات دولية عملت على إيجاد توازن بين أصحاب المصالح المختلفة المرتبطة بعقود النقل، فظهرت اتفاقية بروكسل (Brussels Convention) لتنظيم أحكام النقل البحري لعام 1924، وخضعت هذه الاتفاقية لأكثر من تعديل حتى صدرت أحكام اتفاقية هامبورغ لعام

1978 وعرفت قواعد هامبورغ (Hamburg Rules) التي نظمت النقل البحري ومسؤولية الناقل البحري، بالإضافة إلى ظهور القوانين الوطنية لتنظيم أحكام عقد النقل البحري. وفي الأردن صدر قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لعام 1972، أما النقل الجوي فقد توصل المجتمع الدولي مبكراً إلى اتفاقية (وارسو) لعام 1929 وهذه الاتفاقية خدمت لعدة عقود وعملت على توحيد قواعد النقل الجوي الدولية، إلا أن التطور في صناعة الطائرات وزيادة انتقال الأشخاص عبر الحدود والإقبال على الطائرة لاختصار الوقت والقيام بشحن البضائع الثمينة على متنها دفع إلى محاولة ترميم الثغرات التي ظهرت بهذه الاتفاقية على مدى عقود تطبيقها، ولم يتوان المجتمع الدولي عن عقد المؤتمرات الدولية لتعديل بعض أحكامها أو الإضافة عليها إلا أن هذه المحاولات لم تسفر عن نتيجة حاسمة، إلى أن حلت اتفاقية مونتريال لعام 1999 (Montreal Convention 1999) والتي بنت أسسها على مبادئ اتفاقية وارسو مع ما تقتضيه الحاجة إلى التعديلات اللازمة لتتناسب مع تطور النقل الجوي، وأخذ المجتمع الدولي في محاولةٍ منه لتجنب التضارب بين تشريعاته الوطنية والاتفاقيات الدولية بسن التشريعات الوطنية المتوافقة مع نصوص الاتفاقية، وعلى إثر انضمام الأردن إلى الاتفاقية تم صدور قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 الذي جاء متوافقاً مع قواعد اتفاقية (مونتريال).

كما هو حال النقل البحري الذي يعد شريان حياة التجارة الخارجية، فإن النقل البري للبضائع هو بمنزلة شريان حياة التجارة الداخلية، سواء تم نقل الأشخاص أو البضائع، وقد تم التعرض لعقد النقل البري على ضوء نصوص قانون التجارة الأردني لعام 1960، وكذلك قانون نقل البضائع على الطرق لعام 2006 وتعديلاته والتشريعات الصادرة بموجب هذا القانون ذات العلاقة.

وقد خصصنا هذا المؤلف لدراسة عقود النقل بمختلف أنواعها (النقل البحري، والبري، والجوي) واقتضى الأمر أن يتم التعرض تمهيداً لمقدمات تتعلق بواسطة النقل المستعملة، وبما يلزم لكل عقد من هذه العقود. ففي عقد النقل البحري تم تناول أدوات

ومستلزمات هذا العقد، فتم التعرض بإيجاز ملائم لمفهوم السفينة، وحالتها المدنية وحقوق الامتياز البحري الواقعة على السفينة، وحالات حجز السفينة تمهيداً لدراسة عقود النقل بواسطة سندات إيجار السفينة، وعقد النقل بموجب سندات الشحن البحري كما وردت بقانون التجارة البحرية 1972، وكذلك اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بعد أن تم التصديق عليها من المملكة الأردنية الهاشمية. ثم أنه من باب التحرز لإمكانية انضمام الأردن لاتفاقية روتردام (Rotterdam Rules) (المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر لعام 2009 التي لم تدخل حيز التنفيذ) فقد أفردنا تعريفاً ومعالجة خاصة لهذه الاتفاقية وتم تسليط الضوء عليها من خلال المقارنة بينها وبين اتفاقية هامبورغ. ونظراً للارتباط الوثيق بين عقود النقل البحري، وعقود البيوع البحرية الدولية فقد تم استعراض عقود البيوع البحرية التي وردت في نشرة الـ (Incoterms) الأخيرة الصادرة عام 2010.

وفي الجزء الأخير من هذا الكتاب نقوم بمناقشة عقد النقل الجوي على البضائع والمسافرين في ضوء أحكام اتفاقية (Montreal) مونتريال لعام 1999 التي أعقبت اتفاقية وارسو، وفي ضوء نصوص قانون الطيران المدني الجديد لعام 2007 وكل ذلك تم موازاته والاستشهاد بتوضيحه من خلال استعراض قرارات محكمة التمييز الأردنية وما توصلت إليه المحاكم العليا العربية والأجنبية بخصوص هذا الموضوع.

آملين أن نحقق الغرض المقصود من هذا المؤلف لرجال القانون ولطلابنا والساعين للمعرفة والعاملين بقطاع النقل البحري والجوي والبري، عسى الله أن يوفقنا لما فيه خير العلم والمعرفة، وأختم بالقول بأن الكمال لله وحده.

وقد قسمنا هذا المؤلف إلى الفصول التالية:

- الفصل التمهيدي: وفيه نأتي على التعريف بالقانون البحري وأداة النقل البحري وهي السفينة.
- الفصل الأول: نتناول فيه أساسيات النقل البحري في قانون التجارة البحرية الأردني.

- الفصل الثاني: نستعرض فيه النقل البحري للبضائع طبقاً لاتفاقية هامبورغ لعام 1978.
- الفصل الثالث: ونستعرض فيه واقع البيوع البحرية الدولية حسب نشرة الانكوتيرمز الأخيرة.
- الفصل الرابع: ونتناول فيه النقل البحري للمسافرين طبقاً للقانون الأردني والاتفاقيات الدولية المنظمة لطبيعة هذا النقل.
- الفصل الخامس: ونتناول فيه النقل البري للبضائع والأشخاص.
- الفصل السادس: ونبحث فيه جوهر عقد النقل الجوي طبقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 والتشريعات الأردنية ذات العلاقة. ونتناول فيه أيضاً تحديد مسؤولية الناقل الجوي ودعوى المسؤولية أمام المحكمة المختصة.

المؤلف

الفصل التمهيدي

التعريف بالقانون البحري

Introduction to Marine Law

المبحث الأول: السفينة

المبحث الثاني: الرهن البحري

الفصل التمهيدي

التعريف بالقانون البحري

Definition of Marine Law

تمهيد:

تشكل البحار والمحيطات أكثر من 71٪ من مجموع مساحة المسطح الكلي للكرة الأرضية، كما أن هذه البحار والمحيطات لا تخضع لسيادة دول معينة، فباستثناء حق الدولة بسيادتها على المياه الإقليمية المحاذية لحدودها فإن هذه البحار متاحة للجميع ومن حق شعوب العالم ان تستغلها استغلالاً تجارياً مشروعاً ينسجم مع المعاهدات والقوانين والأعراف البحرية. ويعتبر البعض أن تطور صناعة النقل والتأمين البحري من أهم العوامل الرئيسة لتطور التجارة الدولية وزيادة حجم المبادلات التجارية بين الدول[1]. وقد أولت المنظمات الدولية ومجتمع التجارة البحرية الكثير من الاهتمام لتطوير التشريعات الدولية المتعلقة بنشاط السفينة كأداة نقل بحري وما ينتج عن هذا النقل وأنشأت بعض المنظمات المتخصصة لهذا الشأن [2].

ومن هنا تتبع أهمية دراسة القانون البحري والذي جرى تعريفه بأنه: "مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية" كما جرى تعريفه أيضاً بأنه: "مجموعة القوانين التي تنظم العلاقات الخاصة التي تنشأ بصدد الاستغلال البحري[3]". وقد جرى فقهياً تقسيم القانون البحري إلى قسمين: القانون البحري العام والقانون البحري الخاص، بحيث يختص الأول بالقواعد القانونية المتصلة بالملاحة البحرية عندما تكون الدولة طرفاً ذا سيادة وسلطة، أما القانون البحري الخاص فهو يعنى بالقواعد القانونية المتصلة بالملاحة البحرية التي تنظم العلاقة بين أطراف من أفراد أو هيئات، ومن أبرز تفريعات هذا القسم هو قانون التجارة البحرية الذي تطور بناء على الأعراف والعادات

(1) Indira carr, International Tread law, Cavendish Publishing 1996, p1.

(2) أنشئت المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization عام 1958 في لندن وهي من منظمات الأمم المتحدة وهي مسؤولة عن تحسين معايير السلامة البحرية والحد من حالات التلوث البحري وتعمل على تعزيز الاتفاقيات الدولية وتطويرها، ومن أهدافها تطوير التعاون الدولي في مجال التنظيم والمهارات التقنية في كل النشاطات الخاصة بالتجارة الدولية.

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص5.

البحرية المطبقة بالموانئ بشكل خاص[1]، واستقل لذاتيّته الخاصة ولاشتماله على قواعد خاصة به تحديداً كنظام الرمي في البحر Jettison ونظام الخسارة العامة General average ونظام الترك Abandonment واكتسبت أعمال النقل البحري الصفة التجارية طبقاً لنص المادة 7 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1964[2].

وبما أن هدف هذا المؤلف هو دراسة عقود النقل المختلفة، فإننا سنأخذ موضوع النقل البحري من موضوعات القانون البحري المتعددة ليتم دراسته وتحليله سواء أكان موضوعه نقل البضائع أم المسافرين طبقاً لنصوص القانون الأردني وعلى ضوء نصوص المعاهدات الدولية التي تسمو على التشريع الوطني. وقد رأينا أن دراسة عقد النقل يجب أن تبدأ بتناول السفينة كأداة النقل المعتمده للنقل البحري وعن نظامها القانوني وما قد يقع عليها ويؤثر على دورها كواسطة نقل للبضائع والأشخاص، وسواء أكان النقل للبضائع قد تم بواسطة المشارطات (عقود إيجار السفينة Charterparty) أو بموجب (إصدار سندات شحن Bill of Lading) ومن هنا اقتضت الدراسة دراسة النظام القانوني للسفينة بقدر ما تدعو إليه الحاجة، حيث نتناول في المبحث الأول تعريف السفينة وطبيعتها القانونية والحقوق العينية والتبعيّة عليها ورهنها وإيقاع الحجز عليها وفي المبحث الثاني نأتي في شرح الحقوق العينية على السفينة.

المبحث الأول: السفينة.

المبحث الثاني: الرهن البحري.

(1) يعتبر العرف الأصل التاريخي للقواعد المكتوبة سواء التي تضمنتها قوانين الدول البحرية أو تلك التي احتوتها الاتفاقيات الدولية: انظر بذلك عادل المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 17.

(2) تنص المادة 7 من قانون التجارة الأردني على ما يلي: تعد أعمالاً تجارية بحرية: (أ – كل مشروع لإنشاء أو شراء بواخر معدة للملاحة الداخلية أو الخارجية بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها وكل بيع للبواخر المشتراة على هذا الوجه / ب – جميع الإرساليات البحرية وكل عملية تتعلق بها كشراء أو بيع لوازمها من حبال وأشرعة ومؤن / ج – إجارة السفن أو التزام النقل عليها والإقراض أو الاستقراض البحري).

المبحث الأول

السفينة (The vessel)

ونتناول في هذا المبحث في مطلبين حيث نقوم بالمطلب الأول بتعريف السفينة والحالة المدنية لها، وأما المطلب الثاني فنتناول فيه الحقوق العينية والتنفيذ على السفينة. وسنقوم بالتعرض للسفينة كأداة للنقل البحري من خلال تعريف السفينة وطبيعتها القانونية والحالة المدنية للسفينة وجنسيتها مسترشدين بذلك بنصوص قانون التجارة البحرية الأردني وكل ما يتعلق بهذه المواضيع بمقدار الضرورة اللازمة لذلك من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: تعريف السفينة Vessel Definition

عرفت المادة (3) من قانون التجارة البحرية الأردني السفينة في عرف هذا القانون: "هي كل مركب صالح للملاحة أياً كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن. وتعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها " وبالتالي فإنه يشترط لاعتبار المركب، سفينة ملاحية:

1- أن تكون صالحة للملاحة.

2- أن تكون مخصصة للملاحة بهدف تحقيق الربح أم لا.

ويتضح من التعريف أن المشرع الأردني لم يحدد ماهية الملاحة، وفيما إذا كانت الملاحة التي تستخدم بها القوارب مشمولة بمفهوم الملاحة أم لا، وكان من الأجدر بالمشرع إضافة الملاحة البحرية، بدلاً من قصرها على (الملاحة)، وعبارة الملاحة عامة ومطلقة وتشمل الملاحة البحرية والنهرية وفي الملاحة النهرية تستعمل فيها العائمات وهذه قد لا تعد سفناً، والمحكمة هي التي تقرر ما إذا كانت المنشأة قادرة على الملاحة البحرية لإعطائها وصف السفينة[1]. كما أطلق المشرع الأردني على تعريف السفينة بأنها: "كل مركب صالح للملاحة" وكان من المستحسن أن يعرف السفينة على أنها

(1) هاشم الجزائري وعبد العزيز الشامسي، الوسيط في شرح القانون البحري، عالم الكتب الحديث، 2009، ص 35.

منشأة ذاتية الدفع مخصص للملاحة البحرية[1]، واكتفى المشرع الأردني أن تكون السفينة صالحة للملاحة وكان من المستحسن الإشارة إلى أن تكون صالحة للملاحة ومخصصة على وجه الاعتياد للملاحة البحرية[2]، بالرغم من أن هناك من السفن تكون تحت الإنشاء وتطبق عليها أحكام خاصة بالسفينة كالرهن مثلاً إلا أنها لا تعد وسيلة نقل بالمعنى القانوني، وهو ما أقرته محكمة التمييز الأردنية بأن ما يميز السفينة عن غيرها من الأجسام العائمة هو أنها مركب قابل للملاحة البحرية وتستعمل كوسيلة انتقال[3]. ونحن نميل إلى وصف البعض بأن السفينة هي منشأة تستخدم للسير بالبحر[4]، بغض النظر عن شكلها أو حمولتها أو حجمها ويدخل في ذلك سفن الصيد والنزهة سواء أبحرت بقوة الرياح أو الشراع أو بقوة البخار أو الديزل أو بالطاقة النووية، ويلحق تعريف السفينة كمنشأة كل ملحقاتها سواء أكانت متصلة بجسمها (Hull) أم منفصلة عنها مثل القوارب وأجهزة الإنذار والكشف والراديو وكل التفرعات اللازمة لخدمة السفينة ويباع معها[5].

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للسفينة Legal Nature of the Vessel

نصت المادة (3) من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 أيضاً على اعتبار السفينة من الأموال المنقولة المادية كأصل عام لأنها قابلة للانتقال، وتخضع للقواعد الحقوقية العامة المطبقة على الاموال المنقولة مع بعض الاستثناءات الخاصة بطبيعة السفينة حيث لا تطبق عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وهو ما تعرض له صراحة القانون البحري المصري لعام 1990[6]، وبالرغم من اعتبارها مالاً منقولاً إلا أنها من جانب آخر تعامل معاملة العقار ويتطلب بيعها أو رهنها أو تأمينها أو حجزها إجراءات شكلية خاصة كما تخضع للقواعد الخاصة الواردة بقانون التجارة البحرية

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات النقل البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، عام 2006، ص 31.

(2) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عام 2012، ص 44.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 90/889 مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 207.

(4) علي حسن يونس، القانون البحري - السفينة - 1946 رقم 73 نقلاً عن علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، عام 1999، ص 24.

(5) Generally, the term include everything that would be sold with the ship if she changed hands(e.g. boats, machinery, equipment, gear, etc.).See Brown, Dictionary of marine Insurance Terms, Witherby & co. Ltd p 422.

(6) تنص المادة 4 من القانون المصري لعام 1990 على ما يلي: "مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا تملكه بالحيازة".

نظراً لما للسفينة من طبيعة قانونية خاصة، ومن هنا نستطيع القول بأن السفينة تخضع لنظام قانوني مختلف عن سائر المنقولات ويشبه إلى حد كبير للنظام الذي يخضع له العقار ومثال ذلك الحجز على السفينة أقرب للحجز العقاري منه إلى حجز المنقول [1]. كما أنه وبالرغم من اعتبارها مالاً منقولاً إلا أنه لا تطبق عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ولا يمكن رهنها رهناً حيازياً[2].

الفرع الثاني: الحالة المدنية للسفينة Civil Status of the Vessel

نعني بالحالة المدنية للسفينة تحديد هوية السفينة بناءً على الخصائص التي تميزها من غيرها من باقي السفن كالاسم والحمولة وميناء التسجيل ودرجة التصنيف من المنظمة الدولية البحرية (International Maritime Organization)[3] (Imo) لكل باخرة، وهي بذلك تشبه الأشخاص العاديين باستثناء عدم اكتسابها الشخصية القانونية التي يتمتع بها الشخص العادي حيث لا يمكن مقاضاتها ولا تملك أن تقاضي على غرار الشخصية المعنوية فلكل سفينة اسم تسمى به ويجب أن لا يكون متشابهاً مع اسم آخر[4]، وللسفينة موطن هو الميناء الذي تسجل فيه السفينة، ويسمى بميناء التسجيل، حيث يدون في "دائرة تسجيل السفن" في الميناء كل ما يلحق السفينة من إجراءات كرهنها أو بيعها وهو موطن تبلغها ويجب تدوين موطن السفينة على مؤخرة السفينة عملاً بنص المادة (7) من قانون التجارة البحرية، وللسفينة سعة محددة يجب أن تدون في دفاترها تحت مسمى حمولة السفينة ويقصد بالحمولة نوعان: الحمولة الإجمالية وهي عبارة عن سعة السفينة بأكملها ومن ضمن ذلك المنشآت الموجودة بالسفينة، أما النوع الثاني من الحمولة فهي الحمولة الصافية وهي عبارة عن: السعة الداخلية للسفينة مطروحاً منها المقدار الذي لا يستخدم فعلاً في نقل البضائع والأشخاص، والحمولة الصافية هي المعتبرة للغايات التجارية لأنه في ضوئها تتحدد أجور النقل عند استغلالها، وتبدو أهمية تحديد حمولة السفينة في أنه لا يجري تسجيل

---

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات النقل البحري، مرجع سابق، ص 34.
(2) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 49.
(3) http://www.imo.org/Pages/home.aspx.
(4) المادة 7 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972.

السفينة قبل قياسها لتقدير حمولتها، أما السفن من الناقلة للحاويات فتقدر سعتها على أساس عدد الحاويات التي تستطيع حملها.

توجد للسفن درجات تصنيف وحساب مواصفاتها وعمرها ومدى استيفائها لمتطلبات السلامة، وتقوم بهذه المهمة هيئات متخصصة بتقدير درجة السفن وتسمى بهيئات الإشراف أو شركات التقدير[1]. وتقوم هذه الشركات بمهام متعددة كالإشراف على السفن ومراحل البناء وإعطاء شهادة الصلاحية الملاحية وتقدير درجة السفينة ويؤخذ تصنيف درجة السفينة الممنوح من هذه الهيئات وتقرير صلاحيتها [2] بعين الاعتبار عند بيع السفينة ورهنها وتحديد أجور النقل وأقساط التأمين [3]. كما أوجب قانون التجارة البحرية على السفينة أن تحتفظ بعدد معين من الأوراق لتبين عن حالتها الذاتية وبيان حالتها المدنية ومدى تقيد السفن بنظام إدارة الملاحة البحرية (Safety Management System) والمعروفة اختصاراً (SMS)، وقد نصت المادة (43/أ) من قانون التجارة البحرية وتعديلاته الأردني رقم (12) لسنة 1972 على الأوراق التالية:

- سند التسجيل الصادر عن ميناء التسجيل Certificate Registry.
- ترخيص للملاحة البحرية Marine License.
- دفتر البحارة المتضمن آخر كشف بالأوضاع الخاصة بالبحارة.
- إجازة الملاحة[4] Navigation License.
- إجازة سفر من مدير الميناء الذي غادرت منه.
- دفتر اليومية[5] Log Book.

---

(1) من أهم هذه الهيئات في بريطانيا (Lloyds Register) وشركة فيرتاس الفرنسية (Bureau Veritas) والشركة الأمريكية (American Board of Shipping).

(2) مصطفى كامل طه، أساسيات القانون البحري، دمشق، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص 37.

(3) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت، منشورات الحلبي، 2005، ص 64.

(4) إجازة الملاحة: هي إجازة تتضمن سلامة الملاحة في البحر وتضمن التزام مشغلي السفينة بضوابط السلامة الملاحية ويطلق عليها (ISM Code Document) وهي متطلب مهم لشركات التأمين ينبغي توافرها وقت تحميل البضائع. Brown Dictionary of marine insurance terms 2010,witherby, Com, Ltd, London 2012.

(5) يقع على عاتق ربان السفينة التجارية الاحتفاظ بدفتر يومية ترقم صفحاته ويوقع من دائرة تسجيل السفن في الميناء، ويعتبر دفتر اليومية الأرشيف المعتبر لما تمر به السفينة وهو بمثابة الصندوق الأسود في الطائرة وتكمن أهميته البالغة في الإثبات، حيث إن الربان يدون فيه كل ما يتعلق بالسفينة مثل حمولتها والحوادث والحالات التي تطرأ خلال مدة الرحلة البحرية وتسجل فيه سرعة الرياح وسرعة السفينة والانحراف عن خط السير وأسبابه وكذلك تسجل فيه أي مخالفة يرتكبها البحارة أو الركاب على ظهر السفينة. وتعتبر البيانات الواردة في الدفتر حجة في الإثبات مالم يثبت العكس. انظر بذلك مصطفى كمال طه، أساسيات النقل البحري، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص 40.

- إجازة السفر وإجازة ملاح لكل الملاحين العاملين على ظهر السفينة.
- بيان الحمولة[1].

الفرع الثالث: جنسية السفينة Nationality of Vessel

من أوجه التشابه بين السفينة والشخص الطبيعي اكتساب الجنسية لإثبات الرابطة القانونية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها وللسفينة جنسية تحدد بناءً على عدة معايير فقد يؤخذ بمعيار الملكية الوطنية ـ جنسية مالكها ـ أو جنسية طاقمها أو العاملين على متنها أو معيار مكان تسجيل السفينة[2]، وقد اعتبر القانون أن السفينة تعد أردنية إذا كان ميناؤها أردنياً والمقصود به ميناء التسجيل أو أن يملك أردنيون أكثر من نصف قيمتها أو تكون هناك شركات أردنية تشكل أكثرية في مجلس إدارة الشركة الملاحية ويكون رئيسها من حملة الجنسية الأردنية[3]. وتأتي أهمية الجنسية وتنظيمها لما لذلك من أثر في تحديد حقوقها وواجباتها والمساعدة في الوصول إلى القانون الواجب التطبيق في حال تنازع القوانين.

المطلب الثاني: الحقوق العينية والتنفيذ على السفينة
In-Kind Rights and Exection on Vessel

الحقوق العينية التبعية على السفينة سواء أكانت رهناً أم حقوق امتياز بحري أساسها الحاجة إلى قروض وأموال لتيسير عمليات الاستثمار البحري، فقد يحتاج المالك للقروض لدفع ثمن السفينة ويحتاج المجهز لأموال لتجهيز السفينة، وبالتالي فإن الائتمان هو عنصر فاعل في مجال الاستثمار البحري، ولا بد أن تأخذ البنوك الدائنة حالة السفينة ودرجة تصنيفها وسعتها لتقدير ضمانات القروض. كما أن المتعاقدين مع الناقلين أو المجهزين لا بد لهم من ضمانات خاصة تتمثل بدرجة الديون الممتازة الخاصة على السفينة لكل دائن، وكان لا بد من تقرير نظام الرهن البحري على ذات السفينة وهذا يعطي الدائن حق الأولوية وحق تتبع السفينة من أجل استيفاء قيمة الائتمان الممنوح.

---

(1) بيان الحمولة هو ما يطلق عليه "المانيفيستو" ويبين البضائع المشحونة على السفينة ويوقع عليه مكتب الجمرك في آخر مرسى للسفينة.
(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 42.
(3) المادة (4) من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

وقد قرر المشرع الأردني حقوق امتياز خاصة على السفينة ضماناً للدائنين ويطلق عليها حقوق الامتياز البحري، بموجبها فإن الدائن بدين بحري يحق له تتبع السفينة في أي يد تكون ويسمى ذلك "بحق التتبع" وأجاز القانون رهن السفينة رهناً يسمى (الرهن البحري) مع استمرار استغلال السفينة بالملاحة البحرية، وسنأتي على تفاصيل هذه الحقوق تباعاً من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: حقوق الامتياز البحري Marine Privilege Rights

بشكل عام فإن الامتياز هو عبارة عن حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين بمقتضاه تكون لهم الأولوية على الدائنين الآخرين، أما الامتياز البحري فهو حق يعطيه القانون لعدد من الدائنين البحريين على وجه الحصر يخولهم استيفاء ديونهم بعد بيع السفينة بأولوية على غيرهم من الدائنين العاديين[1] ونظراً لتجوال السفينة بين عدة دول وموانىء مختلفة ونشوء النزاعات بعناصرها الأجنبية كجنسية المقرض والميناء الذي تم رفع دعوى الاستيفاء فيه، فإن مؤدى ذلك خلق تنازعاً بين القوانين [2] ولهذا أصدرت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية عام 1926 وقد أدخل القانون الأردني معظم أحكام المعاهدة إلى التشريع البحري الأردني لعام 1972 وتم زيادة نوع الامتيازات.

أولاً: درجة امتياز الديون البحرية Maritime Lien Class

معنى حقوق الامتياز البحري هي الديون التي يكون مصدرها العقد وتكون هذه الديون ممتازة ودرجة امتيازها حددتها المادة (50) من قانون التجارة البحرية الاردني فجاءت على النحو الآتي:

- الرسوم القضائية والمصاريف المدفوعة في المحافظة على الثمن لمصلحة الدائنين العامة ويلحق بها رسوم المنارة والميناء الإرشاد ونفقات الحراسة والصيانة[3].

(1) محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 153.
(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية، 1993، ص 64.
(3) ومن أمثلة المصروفات القضائية: الأموال التي انفقت لحفظ أموال المدين وبيعها وتوزيعها ونفقات الحجز التحفظي والحراسة والحجز التنفيذي واجراءات نزع الملكية والتوزيع، انظر عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2003، ص 102.

- الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والبحارة وسائر مستخدمي السفينة.
- الجعل/ المكافأة المستوجب للإنقاذ والمساعدة ولمساهمة السفينة في حقها بالخسائر البحرية المشتركة.
- التعويض عن التصادم.
- الديون الناتجة عن عقود منشأة أو عمليات أجراها الربان خارجاً عن مربط السفينة.
- العطل والضرر المستوجبان لمستأجري السفينة.
- مجموع أقساط التأمين المعقود على جسم السفينة وأجهزتها.

ثانياً: شروط ديون الامتياز البحري Conditions of Maritime Privilge

- أن تكون التصرفات التي أجراها الربان والمصاريف التي دفعها خارج ميناء تسجيل السفينة.
- أن تكون العقود التي أجراها الربان في حدود الاختصاصات القانونية الممنوحة له.
- أن تكون العمليات بسبب حاجة حقيقية لإصلاح أو ترميم وصيانة السفينة لتزود بالوقود.

الفرع الثاني: محل الامتياز البحري Maritime Privilage Subject-Matter

أولاً: السفينة

الأصل أن أكبر ضمان للديون البحرية هي السفينة فبغض النظر عن مجهزها سواء أكان مالكاً أم مستأجراً لها، فالامتياز يقع على السفينة ذاتها. وإذا آلت السفينة إلى حطام نتيجة عدم الصلاحية أو حوادث النقل تحول الامتياز إلى ثمن الحطام The wreck value[1]. ويطلق الحطام على جسم السفينة ومنشآتها العلوية إذا كانت غارقة أو على بقاياها[2].

(1) د. علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، القاهرة، دار النهضة العربية، 1992، ص 114.
(2) عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1999، ص 115.

ثانياً: أجرة النقل

يشمل محل الامتياز أجرة النقل التي تتعلق بدين الرحلة التي ينشأ منه الامتياز، فلو أن السفينة ونتيجة عطل في رحلة إلى ميناء العقبة تلقت مساعدة بحرية قرب خليج العقبة، فالدين الممتاز يقع على أجرة الرحلة إلى خليج العقبة. وترد حقوق الامتياز على الأجرة المستحقة فإذا تم دفعها ودخلت ذمة المالك فإن حق الامتياز لا يقوم أو يسقط[1].

ثالثاً: ملحقات السفينة

يكون محل الامتياز ملحقات أجرة النقل المستحقة للسفينة كالقوارب على ظهرها والزلاقات والروافع، كما تعتبر مكافأة الإنقاذ التي تمت حتى نهاية الرحلة من ملحقات السفينة. وكذلك التعويض المستحق لصاحب السفينة عن الخسارة البحرية المشتركة.

الفرع الثالث: آثار حق الامتياز البحري Maritime Privilage Effect

يترتب على حقوق الامتياز آثار وامتيازات تعطي الدائنين بهذه الديون حقوقاً وامتيازات على غيرهم وهي:

أولاً: حق التقدم (Right of Priority)

يتقدم صاحب الدين الممتاز على غيره من الدائنين العاديين والدائنين الممتازين التالين له في المرتبة، وكما أن حقوق الامتياز الخمسة الواردة في اتفاقية عام 1926 والتي وردت بالمادة 50 من قانون التجارة البحرية الأردني تفضل على حقوق الدائنين والمرتهنين والمجهزين للسفينة[2]

ثانياً: حق التتبع (Right of Tracing)

بموجب المادة (61) من قانون التجارة البحرية الأردني يقوم صاحب الدين الممتاز بتتبع السفينة في أي يد تكون والحجز التحفظي عليها تحت يد حائزها وطلب التنفيذ عليها تمهيداً لبيعها كما يحصل بالدين الممتاز على العقارات، وإذا خرجت بعض التجهيزات من السفينة فيحق للمؤجر أن يوقع عليها حجزاً استحقاقياً.

---

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 73.

(2) المادة 55 من قانون التجارة البحرية مع الإشارة إلى المادة 50 من قانون التجارة البحرية، مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية، 1993، ص71.

الفرع الرابع: انقضاء حقوق الامتياز Expiry of Lien Rights

تنقضي حقوق الامتياز بالبيع القضائي[1]، وذلك عند بيع السفينة بإشراف المحكمة فيتم دفع الديون الممتازة من الجهة التي تشتري السفينة لأن حقوقهم وديونهم الممتازة تنتقل إلى حصيلة ثمن السفينة المباعة [2] ويتم توزيع الثمن على الدائنين الممتازين والدائنين المرتهنين حسب ترتيب المادة (50) من قانون التجارة البحرية التي سبق الاشارة اليها. كما يجوز أن تنقضي حقوق الامتياز بيع السفينة بيعاً اختيارياً مع مراعاة المواد (23، 26، 26، 35، 37، 39) من قانون التجارة البحرية الأردني وتعديلاته.

تنص المادة 59 من قانون التجارة البحرية على انقضاء حقوق الامتياز الواردة بالمادة 50 من (أ، ب، جـ، د، و، ز) من قانون التجارة البحرية بالتقادم بمرور سنة وتنقضي بمرور ستة أشهر عن الديون الناشئة عن المساعدة الإنقاذ وهلاك الحمولة أو تعيبها من تاريخ الانتهاء من هذه الأعمال أو تاريخ البدء بالترميمات للسفينة.

(1) المادة 60 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972.

(2) قد يكون البيع على نوعين؛ البيع القضائي والذي يقضي بالتطهير من سائر الحقوق الفنية التبعية ويتم تحت إشراف القضاء وعادة ما يعقب الحجز التنفيذي، وقد يكون البيع اختيارياً إذا تقدم مشتري للسفينة ووجدها مثقلة بحقوق الامتياز، لا على له بها، فيجوز له تطهيرها من هذه الحقوق عن طريق الإعلان عن قيد عقد لشراء وعدم اعتراض الدائنين، محمد فريد العريني، ص 172.

المبحث الثاني

الرهن البحري (Maritime Mortgage)

نظم قانون التجارة البحرية الأردني الرهن البحري في المواد (63 ـ 74) نظراً للطبيعة الخاصة بالسفينة حيث لا يمكن تطبيق أحكام الرهن الواردة في القانون المدني على السفينة. وعند الحديث عن الطبيعة القانونية للسفينة، بينا أن السفينة هي مال منقول ذات طبيعة خاصة بحيث لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وتعامل عند انتقال ملكيتها معاملة العقار وترد عليها الحقوق العينية، ومن ذلك رهن السفينة وبالتالي فإن رهنها يخرج عن القواعد العامة للرهن الحيازي[1].

المطلب الأول: عقد رهن السفينة Vessel Mortgage Contract

يعتبر رهن السفينة بقيمتها المالية العالية وسيلة ائتمان مهمة لدائنيها وقد تكون محلاً للرهن لحاجة مالكها للائتمان. وعليه فإن مالك السفينة أو وكيله المفوض بها[2] قد يقوم برهنها رهناً تأمينياً وبالاتفاق مع المرتهن والاستفادة من مبلغ الرهن لتجهيزها أو سداد ثمنها ويتم توثيق ذلك في ميناء المربط أو التسجيل ويكون الرهن ضماناً للدائنين الذين لهم حق التتبع أينما كانت السفينة موجودة والامتياز والتقدم على باقي الدائنين.

ويخضع تنظيم عقد الرهن لقانون علم السفينة، ويجب توافر أركان العقد العامة ويرد الرهن على السفينة وملحقاتها ويجب تسجيله رسمياً في السجل الموجود وفي ميناء تسجيل السفن، وقد حصر المشرع الأردني جواز الرهن فقط على السفن التي لا تقل حمولتها عن برميلين وسواء أكانت سفناً تجارية أم سفناً للنزهة أم الصيد. ويجوز رهن السفينة سواء أكانت عادية أم في طور البناء[3]، والشخص المخول برهن السفينة هو مالكها ويجوز رهنها من وكيل المالك بتفويض خاص[4]، ويتم توثيق عقد الرهن

(1) عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، لسنة 1999، ص125.
(2) ويقول محمد العريني أن التفويض يجب أن يكون خاصاً باعتبار أن الرهن يعد من أعمال التصرف، انظر العريني، مرجع سابق، ص 179.
(3) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية، 1993، ص 77.
(4) المادة 68 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

بورقة رسمية وتسجيلها في سجل السفينة في ميناء المربط وإلا اعتبر عقد الرهن باطلاً[1] حسبما نصت على ذلك المادة (64) من قانون التجارة البحرية وتعديلاته، أما إذا كانت السفينة مملوكة لأكثر من شخص فيجب موافقة شركاء يملكون 75٪ من قيمتها ويتقدم الدائن المرتهن على الدائنين العاديين ويكون ثانياً في مرتبة الامتياز، وتعتبر الديون الناشئة عن عقد الرهن ممتازة حسب تاريخ قيدها وسوف نتناول هذا المطلب في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: آثار عقد الرهن Effect of Mrotgage Contract

ينعقد الرهن ويجري توثيقه بورقة رسمية طبقاً للشكلية المتبعة في ميناء التسجيل وعلى متن دفتر تسجيل السفن بعد أن يقدم طرفا عقد الرهن شهادة تسجيل السفينة انعقد عقد الرهن وأصبح نافذاً في حق الغير، والرهن البحري الذي تكون فيه السفينة محلاً يعطي الدائن حق التقدم (Right of priority) وحق التتبع (Right of tracing) بدين الرهن على غيره من الديون، لأنه دين ممتاز كما ذكرته المادة (70) من قانون التجارة البحرية وتعديلاته رقم 12 لسنة 1972. وقد سبق لنا مناقشة حقوق التتبع والأفضلية.

الفرع الثاني: انقضاء الرهن Expiry of Mortgage

ينقضي الرهن البحري كما هو حال انقضاء الرهن التأميني على العقارات فهو ينقضي بصفة تبعية تبعاً لانقضاء الدين كالوفاء والمقاصة أو بالإبراء والتقادم[2] وقد حدد قانون التجارة البحرية حالات معينة ينقضي بها الرهن وهي:

1- وفاء الديون التي تم رهن السفينة من أجلها وبحدود القيمة المقدرة للسفينة وعادة ما يقوم بذلك مشتري السفينة فيقوم بتطهيرها من الديون من أجل نقل ملكيتها إليه[3].
2- بيع السفينة بالمزاد العلني تحت إشراف القضاء الذي يقوم بالإشراف على سداد ديون الدائنين المرتهن لهم من ثمن السفينة المباعة.

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف، عام 2003، ص 23.
(2) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 84.
(3) نص المادة 71 من قانون التجارة البحرية الأردني.

3- انقضاء الدين إذا قام مالك السفينة بالوفاء أو المقاصة أو اتحاد الذمة أو التقادم طبقاً للقواعد العامة.

4- عند هلاك السفينة ولا يجوز مطالبة مالكها لأن محل الرهن البحري على السفينة هي السفينة ذاتها[1].

المطلب الثاني: الحجز على السفن Seizure of Vessel

يتم الحجز على السفينة كأي مال منقول أو غير منقول، بنوعي الحجز فقد يتم حجزها حجزاً تحفظياً أو حجزاً تنفيذياً، إلا أن الحجز التحفظي على السفينة أمر قد يؤدي إلى تعطيل السفينة عن ممارسة دورها كوسيلة نقل بحري ويثقل كاهل مالكها أو مجهزها بمصاريف يومية دون استغلالها، مما دعا بعض المشرعين في القوانين البحرية إلى التجاوز عنه، وعدم تنظيمه[2] إلا أن المعاهدة الدولية الموقعة في بروكسل عام 1952 بينت أنه لا يجوز الحجز التحفظي على السفينة الا بمقتضى مطالبة بحرية[3] maritime claim والحجز على السفينة يختلف عن الحجز الإداري والجزائي[4] الوارد بالقوانين الأخرى أو حتى بقانون التجارة البحرية حيث قد يتم حجز السفينة لمخالفة جزائية وليس لدين بحري[5]. وقد نظمت بعض التشريعات العربية التي نصت على

---

(1) المادة 67 من قانون التجارة البحرية الأردني.

(2) د. عبد القادر العطير - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية / دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 138.

(3) يقصد بالدين البحري كل ادعاء أو حق أو دين مصدره المادة الأولى من المعاهدة مثل مصاريف الإنقاذ والعقود الخاصة بنقل البضائع والخسارة والقروض البحرية ومصاريف إصلاح السفينة ومصاريف القطر والإرشاد. انظر المادة 1 من معاهدة بروكسل لعام 1952.

(4) تنص المادة 24 من قانون حماية البيئة رقم 12 لسنة 1995 "بالإضافة إلى ما ورد في الفقرة أ من هذه المادة يحكم المسؤول عن ارتكاب المخالفة المنصوص تعليها بإزالة أسبابها خلال المدة التي تحددها المحكمة وفي حالة تخلفها عن ذلك تتولى المؤسسة إزالتها على نفقته مضافاً إليها 25٪ نفقات إدارية وإبقاء الباخرة أو السفينة أو الناقلة أو المركب بكامل محتوياته كلا منها تحت الحجز إلى أن يتم دفع المبالغ المترتبة عليها".

(5) تنص المادة 47 من القانون البحري على: (إذا ثبت على الربان أو رئيس السفينة نية التهرب من أحكام هذا القانون لغايات جرمية فيحكم على الربان أو رئيس السفينة بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين وبالغرامة من دينارين إلى عشرين ديناراً وتقرر المحكمة مصادرة السفينة المحجوزة وبيعها وثمن المبيع يضاف إلى دائرة المينا). كما تنص المادة 209 من قانون التجارة البحرية على ما يلي: "كل سفينة أردنية غير مسجلة تغادر الميناء يجري توقيفها وإذا قبض عليها بالبحر تساق إلى الميناء حيث يحجزها الميناء وينظم محضراً بذلك "ويحول هذا المحضر إلى المحكمة المختصة وترسل نسخة منه إلى وزير النقل ونحن نرى أن هذه النصوص تحمل طابعاً تعسفياً بإعطاء صلاحية الحجز إلى مؤسسة الموانئ دون أن يكون للسلطة القضائية دور في ذلك حيث كان من المستحسن أن يتم التوقيف بأمر من سلطة الموانئ وأن لا يتم إضفاء الصبغة القضائية على الحجز إلا بأمر من المحكمة.

الحجز التحفظي بالنسبة للسفن[1] من خلال نصوص قانون المرافعات المدنية، وفي الأردن يتم الحجز على السفينة استناداً لنصوص قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني[2]، بينما يتم اتباع إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة بموجب قانون التنفيذ حيث يتولى قاضي التنفيذ الإشراف على التنفيذ، وسوف نتطرق لكل حالة من حالات الحجز على السفينة بالقدر اللازم لموضوع الدراسة الرئيسة المتعلقة بالنقل البحري في الفروع التالية:

الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة Provisional Seizure on Vessel

بالرغم من إقرار قانونية الحجز التحفظي على السفينة إلا أن قانون التجارة البحرية الأردني لم يعط تعريفاً للحجز التحفظي، وربما ترك ذلك للفقه والقضاء ومع ذلك قد ورد تعريف للحجز التحفظي في التشريع الدولي للاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن. ونصت المادة 2/1 بأن الحجز التحفظي: "هو منع السفينة من التحرك بإذن من السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري". كما تضمنت بعض القوانين العربية تعريفاً قريباً من ذلك[3]. ومن خلال التعريفات السابقة يتضح أن الحجز التحفظي يتأسس على دين بحري يظهر إلى العلن نتيجة إخلال الناقل بالتزام قانوني ناتج عن استثماره البحري وأداته السفينة، وقد لا يكون بإمكان الدائن اقتضاء حقه فوراً فيضطر إلى إقامة الدعوى القضائية للحصول على سند تنفيذي يمكنه من إيقاع الحجز التنفيذي، وللوصول في ذلك يلجأ الدائن إلى إيقاع الحجز التحفظي على السفينة ومنعها من مغادرة الميناء بواسطة جهة قضائية لحين سداد مبلغ التعويض المستحق على الناقل وضمان عدم تصرف المالك

---

(1) القانون المصري الجديد لعام 1990 بريأ على نصوص معاهدة بروكسل لعام 1952 وكذلك فعل القانون البحري الكويتي م / 73 والامارتي م / 115 والبحريني م /43.

(2) تنص المادة 1/141 " للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى ما لديه من المستندات والبينات أو بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم وذلك على أموال المدينة المنقولة وغير المنقولة وأمواله الموجودة بحيازة الشخص الثالث لنتيجة الدعوى" كما تنص الفقرة 3 من المادة 141 على: "عندما يراد إيقاع حجز على مال يجب أن يكون مقدار الدين معلوماً ومستحق الأداء وغير مقيد بشرط....".

(3) نص القانون البحري العماني على تعريف الحجز على النحو الآتي: "هو منع السفينة من السفر بأمر سلطة قضائية مختصة حفاظاً على حقوق الدائنين خشية أن يقوم المجهز المدين بتهريب السفينة"، انظر بذلك العبري، القانون البحري العماني، دار النهضة العربية للطبع والنشر، توزيع عام 1994 ص 121.

وتهريبه[1]. ويقع الحجز على السفينة بغض النظر فيما إذا كانت تعمل تحت إمرة مالكيها أو مجهزيها. وقد نصت اتفاقية بروكسل لعام 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي بأنه لا يجوز حجز السفينة حجزاً تحفظياً إلا بسبب دين بحري يستند ويجد مصدره في المادة الأولى من معاهدة بروكسل كالمبالغ المترتبة على التصادم أو مصاريف الإنقاذ، أو عقد نقل البضائع أو نفقات المساهمة بالعوارية العامة أو القرض البحري، وقد فوضت المعاهدة القوانين الوطنية لتنظيم الحجز التحفظي على السفن حسب إجراءات المحكمة المختصة في الميناء، وفي بريطانيا تصبح المحكمة المختصة بالحجز هي المحكمة المختصة بنظر المنازعة[2] وفي الأردن يقع الحجز التحفظي عادةً بأمر من رئيس محكمة البداية أو من يقوم مقامه بناءً على طلب مستعجل طبقاً لنص المادة 32 من قانون أصول المحاكمات المدنية ويقتضي توفر الشروط الموضوعية لصحة الحجز المشار إليها بالمادة 2/141 [3]، ولرئيس المحكمة رفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمانة تكفي سداد الدين [4]

الفرع الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة Execution Seizure on Vessel

قد لا يستطيع المجهز وفاء ديون ناشئة عن استثماره البحري على السفينة وعند ذلك يقوم الدائن بتوقيع الحجز التنفيذي. والمقصود بالحجز التنفيذي على السفينة احتجاز السفينة في الميناء ووضعها تحت تصرف جهة قضائية بناء على سند واجب التنفيذ تمهيداً لبيعها واقتضاء الديون المضمونة من ثمن بيع السفينة بالمزاد العلني ولا يشمل الحجز التنفيذي البضائع المنقولة على متن السفينة.

ومن التعريف المشار إليه أعلاه يمكن استقراء الشروط الواجب توافرها لإيقاع الحجز التحفظي وهي:

1- أن يكون لدى الدائن سند تنفيذي واجب التنفيذ: نصت المادة (6) من قانون التنفيذ أن الأسناد التنفيذية تشمل " الأحكام الصادرة عن المحاكم

---

(1) سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مطبعة القاهرة الحديثة عام 1969، ص 167.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية 1993، ص 85.

(3) تنص المادة 32 من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على ما يلي: يحكم قاضي الامور المستعجلة بصفة مؤقتة مع عدم المساس بالحق فالأمور التالية على أن هذا لا يمنع من اختصاص محكمة الموضوع أيضاً بهذه المسائل إذا رفعت لها بطريق التبعية 1- المسائل المستعجلة التي يخشى عليها من فوات الوقت. 2 ـ النظر في طلبات تعيين وكيل أو قيم على مال أو الحجز التحفظي أو الحراسة أو منع السفر. 3....، 4...... ".

(4) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 184.

الحقوقية والشرعية والدينية وأحكام المحاكم الجزائية المتعلقة بالحقوق الشخصية والأحكام والقرارات الصادرة عن أي محكمة أو مجلس أو سلطة أخرى نصت قوانينها الخاصة على أن تتولى دائرة التنفيذ تنفيذها وأية أحكام أجنبية واجبة التنفيذ بمقتضى أية اتفاقية، والسندات الرسمية والعادية والأوراق التجارية القابلة للتداول". وبالتالي ينحصر سند التنفيذ بحكم يصدر من محكمة نظامية بقرار مكتسب الدرجة القطعية وحق الحجز متاح لجميع الدائنين دون أفضلية منهم سواء أكان لصاحب دين ممتاز أم دين تجاري.

2- يشترط بالدين أن يكون ديناً على السفينة ولا يشترط الصفة التجارية للدين لأن السفينة جزء من الذمة المالية وتدخل في الضمان العام.

3- يجب أن تكون السفينة مملوكة للقطاع الخاص سواء أكانت مملوكة لأشخاص أم شركات فلا يمكن إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة المملوكة للدولة أو هيئات القطاع العام[1].

4- أن تكون السفينة هي المال الوحيد المتوفر لقضاء الدين فإذا كان هناك أموال أخرى للمدين فلا يجوز الحجز على السفينة للوفاء بل يجب التنفيذ على الأموال الأخرى، فإذا لم تكفِ انتقل حق الدائن إلى المشاركة مع باقي الدائنين بالضمان العام.

الفرع الثالث: إجراءات الحجز التنفيذي Execution of Seizure Procedures

1- تبدأ المرحلة الأولى من التنفيذ بطرح سند التنفيذ القضائي[2]، من قبل الدائن في دائرة التنفيذ المختصة مع الوثائق المؤيدة لحقه، ويتولى مأمور التنفيذ مهمة عرض أمر الطلب على رئيس التنفيذ أو من يمثله من قضاة التنفيذ.

2- تبدأ المرحلة الثانية من التنفيذ على السفينة بتوجيه إنذار بالدفع إلى شخص المالك في محل إقامته ويمكن إبلاغ الإنذار إلى ربان السفينة إذا كان

---

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 89.

(2) تنص المادة 4 من اتفاقية بروكسل للحجز على السفن لعام 1952 على ما يلي: (لا يجوز الحجز على السفينة وفقاً لنص الفقرة 4 من المعاهدة إلا بأمر يصدر من المحكمة أو سلطة قضائية أخرى لدى الدولة المتعاقده التي يقع الحجز في دائرتها).

الحجز يتعلق بالسفينة أو الحمولة كونه وكيلاً عن الناقل بهذا الخصوص وإذا مضت مدة العشرة أيام ولم تبدأ اجراءات التنفيذ فيجب تجديد الإنذار بالحجز. بعد مرور 24 ساعة على الإنذار وعدم حصول الوفاء يقوم مأمور التنفيذ بالسير بإجراءات الحجز التنفيذي على السفينة وينتقل إلى مكانها وينظم محضر ضبط علم ويشتمل على:

أ. اسم الدائن ومهنته ومحل إقامته.

ب. السند التنفيذي بموجبه يتم الحجز.

ج. المبلغ المطلوب دفعه.

د. مقام الدائن المختار في مكان المحكمة التي يجب أن يلاحق البيع أمامها وفي المكان الذي ترسو فيه السفينة المحجوزة.

ه. اسم صاحب السفينة والربان.

و. اسم السفينة وحمولتها ومكان وجودها.

ويقوم مأمور التنفيذ بتسجيل قرار الحجز في سجل السفينة لمنع المدين المحجوز من التصرف بالسفينة [1] وعلى موظف سجل السفينة مخاطبة دائرة التنفيذ لتأكيد تدوين الحجز، وعلى مأمور الإجراء أن يقوم بإبلاغ مالك السفينة خلال ثلاثة أيام من محضر الحجز، ويتضمن التبليغ استدعائه للحضور عند بيع السفينة المحجوزة واذا لم يكن المالك في نطاق مكان محكمة الحجز فيجري تبليغ الربان خلال خمسة عشر يوماً إذا كان موجوداً في مكان الحجز، وإذا لم يكن موجوداً فيتم تبليغ ممثل المالك أو الربان. كما يقع على مأمور التنفيذ تسجيل محضر الحجز في السجل الخاص بالسفينة في ميناء العقبة ويتضح أن دائرة التنفيذ بالمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها هي المختصة بالحكم بالبيع.

3- يقوم مكتب تسجيل السفن في ميناء العقبة ببيان الرهونات الواقعة على السفينة وتسليمه لمأمور التنفيذ ويجب عليه إبلاغ الدائنين للسفينة في مجال إقامتهم المبينة في دفتر تسجيل السفن وبمحضر الحجز وبيان إجراءات البيع ولهم حق التدخل خلال خمسة عشر يوماً من تبليغهم، أما بالنسبة للسفن

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص 186.

الأجنبية فتجري الاستعانة بالقنصليات الأجنبية وحسب جنسية السفينة للرجوع إلى ميناء تسجيلها لتزويد دائرة التنفيذ بأسماء دائني السفينة المسجلين، كما يجري تبليغهم بواسطة قنصليات بلدهم وحسب الجنسية لكل منهم.

الفرع الرابع: بيع السفينة Vessel Sale

يتم الإعلان عن بيع السفينة باليوم والمكان الذي تحدده المحكمة وتحدد المحكمة شروط البيع ودفع الثمن، ويجوز للغير وقف البيع برفع دعوى الاستحقاق والإبطال ولكن ذلك محصور بالفترة قبل إحالة البيع إلى المشتري[1] وإلا انتقل حق من يدعي الاستحقاق والإبطال إلى الثمن الذي دفع ولكن يشترط ولعدم صورية دعوى الاستحقاق أو الإبطال أن يكون ذلك مسجلاً لدى مكتب التسجيل بميناء السفينة. بعد مرور (15) يوماً على إعلان البيع الذي يجب نشره في صحفيتين محليتين وعلى باب المحكمة المختصة وعلى رصيف الميناء وفي البورصة التجارية إن وجدت كما يتم لصق الإعلان على السفينة، وحسب نص المادة (87) يجب أن يتضمن إعلان البيع على ما يلي:

- اسم صاحب الحجز ومهنته ومحل إقامته.
- المستندات التي يدعي بموجبها.
- مقدار المبلغ الواجب الأداء.
- المقام الذي يختاره في مركز المحكمة وفي مرسى السفينة المحجوزة.
- اسم صاحب السفينة المحجوزة ومهنته ومحل إقامته.
- مميزات السفينة كما وردت في دفتر التسجيل.
- اسم الربان.
- ثمن الطرح وشروط البيع.
- مكان المزاودة ويومها وساعته.

وفي حال رسو البيع على المشتري فيجب إيداع الثمن على ما وصلت إليه المزاودة، وإذا تخلف المشتري فيجري تحميله الأضرار والنفقات وفرق الإحالة بين المزاودة التي

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 187.

عدل عنها والمزاودة اللاحقة التي يجب القيام بها بعد ثلاثة أيام من عدول المشتري الأول وإذا تم دفع ثمن السفينة يتم توثيق ذلك في دفتر السفينة بناء على مذكرة من دائرة التنفيذ ويترتب على ذلك سقوط جميع الديون والرهون ويوزع ثمنها على الدائنين بحيث يحصل الدائنون الذين يتمتعون بأحد الامتيازات البحرية على حقوقهم أولاً ثم الدائنون المرتهنون للسفينة ثم تسليم الدائنين العاديين ما تبقى كل بنسبة دينه[1].

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 187.

الفصل الأول

النقل البحري للبضائع

Carriage of Goods by sea

المبحث الأول: التشريعات الدولية في التنظيم الدولي لعقد النقل البحري

المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل البحري طبقاً للقانون الأردني

المبحث الرابع: تحديد مسؤولية الناقل البحري

الفصل الأول

النقل البحري للبضائع Carriage of Goods by Sea

يعتبر النقل البحري للبضائع من أهم أنواع النقل المتبع بين الدول ويعود ذلك إلى قدرة وسعة السفينة الناقلة لنقل كم كبير من البضائع وبالتالي تقليل تكاليف النقل وتصل نسبة التجارة الدولية للبضائع المنقولة بحراً إلى حوالي 90٪ من مجمل انتقال البضائع بين دول العالم وتستخدم السفينة كوسيلة للنقل البحري. ومع تقدم صناعة بناء السفينة وزيادة قدرتها على حفظ البضائع من أخطار البحار، وتطور مفهوم التأمين البحري التجاري على السفن والبضائع وكذلك التأمين التعاوني[1] على مسؤولية الناقل تجاه الطرف الثالث فقد حافظ النقل البحري على صدارته في نقل البضائع، وحيث استدعى ذلك من المجتمع الدولي إلى تنظيم هذا النوع من النقل ذي الصبغة الدولية من خلال الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية التي نظمت الطبيعة القانونية للسفينة وحالتها المدنية والحقوق العينية التي ترد على السفينة كما نظم عقد النقل والتأمين البحري، وهناك دول أفردت للنقل البحري قانوناً خاصاً مستقلاً يعنى بالتأمين البحري فقط[2]، وسواء أكانت النصوص القانونية المعنية بعقد النقل البحري ضمن قانون يعنى بالتجارة البحرية بشكل عام على المستوى الوطني أم اتفاقية دولية تنظم وتوحد مستلزمات قواعد النقل البحري، فإن مسؤولية الناقل هي أهم ما نظمته هذه التشريعات، وسوف نتناول هذا الفصل في مباحث عدة على النحو التالي:

(1) من صور التأمين التعاوني غير الربحي الذي يرمي إلى التأمين على مسؤولية الناقل اتجاه الطرف الثالث، وعلى مصاريف الاستهلاك أو استئجار وتشغيل الباخرة ونوادي الحماية والتعويض (Protection and Indemnity club –P & I) ونوادي الحماية تعمل كمراسل يقدم خدمات لمالكي ومستأجري السفن الذين يشتركون في عضوية النادي بعد المشاركة بدفعة مالية وهناك اتحاد لنوادي الحماية (International Group Of P & I) وهو يقدم المساعدة للباخرة وأعضاء النادي ويتابع المطالبات ضد الناقل البحري وقد يقدم الكفالات للإفراج عن السفينة وهذا ليس إجبارياً.

(2) معظم الدول التي اتبعت النظام القانوني اللاتيني جمعت تنظيم عقد النقل والتأمين في قانون تحت اسم قانون التجارة البحرية ومنهم فرنسا ومصر والأردن ولبنان في حين يوجد قانون للنقل البحري مستقل عن قانون التأمين البحري في الدول المتبعة للنظام القانوني الأنجلوسكوني ومثال ذلك بريطانيا وأستراليا.

المبحث الأول: وفيه نتناول تنظيم عقد النقل البحري.

المبحث الثاني: نأتي بالتفصيل على النقل البحري للبضائع.

المبحث الثالث: فنخصصه لتحديد مسؤولية الناقل البحري طبقاً للقانون الأردني.

المبحث الرابع: نبين بالتفصيل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.

المبحث الأول

التشريعات الدولية في التنظيم الدولي لعقد النقل البحري

The International Legislations Development in Organizing the Carriage of Goods by Sea

الأصل في النقل البحري أن يقوم الناقل بإيصال البضاعة سليمة دون أي نقص أو تلف إلى أصحابها في ميناء التفريغ المتفق عليه، إلا أن ذلك لم يكن قاعدة آمرة لا يجوز دون مخالفتها، فكثيراً ما عمد الناقلون إلى تضمين عقود النقل شروطاً تعفيهم من المسؤولية وعرفت هذه الشروط بشروط الإهمال (Negligence Clauses) أو إلقاء عبء الإثبات على الشاحنين وأصحاب البضائع وشركات التأمين، ومثال ذلك الإعفاء من المسؤولية لوجود العيب الخفي في السفينة أو عدم صلاحيتها وكذلك الإعفاء من المسؤولية نتيجة الأخطاء الملاحية، مما أخل بمصالح الشاحنين والذين شعروا بأن معادلة النقل تميل لصالح الناقلين وبدأت أصواتهم تتعالى للحد من هذه الشروط، سيما وأن جلّ المستورِدين من الدول غير الصناعية التي لا تملك أساطيل تجارية قادرة على نقل بضائعهم ونادوا لإعادة النظر بمسؤولية الناقلين البحريين وخلق نوع من التوازن الإيجابي بين مصالح الناقلين والشاحنين وأصحاب البضائع[1]. وسوف نتناول هذا المبحث في مطلبين؛ حيث نخصص المطلب الأول: لشرح تطور التشريعات المنظمة لعقد نقل البضائع، وفي المطلب الثاني: نقوم بشرح النقل البحري للبضائع بموجب سندات إيجار السفينة طبقاً للقانون الأردني.

المطلب الأول: تطور التشريعات الناظمة لعقد نقل البضائع

The Development of Legislations Organizing the Carriage of Goods by Sea

ونبين هذا المطلب في عدة فروع بالشرح على النحو التالي:

الفرع الأول: قانون هارتر الأمريكي Harter Act 1893

بالرغم من أن الاستجابة الأولى كانت بصدور قانون هارتر الامريكي 1893 الذي أبطل عدداً من شروط الإعفاء وانحصر تطبيقه داخل الولايات المتحدة إلا أن

(1) Pemela Sellman, Ibid, p.132.

الاستجابة الدولية كانت من خلال الخروج باتفاقية دولية لتوحيد قواعد سندات الشحن البحري لعام 1924 والتي أطلق عليها (اتفاقية بروكسل لتوحيد سندات الشحن).

الفرع الثاني: اتفاقية بروكسل لعام Brussel's Convention 1924

تضمنت اتفاقية بروكسل تنظيم الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري وأبطلت شروط الإعفاء من المسؤولية[1]، التي كان يتمسك بها الناقل إلا أن الاتفاقية وبالمادة (4) تضمنت عدة حالات للإعفاء القانوني من المسؤولية كتضرر البضاعة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد مباشرة الرحلة البحرية، وكذلك نصت على إعفاء الناقل عن الأضرار نتيجة الأخطاء الملاحية أو الصادرة عن الربان أو طاقم السفينة أو أية أخطاء فنية أخرى كما حددت الحالات المستثناة من المسؤولية كالقوة القاهرة والحريق والحرب والقرصنة ، وأعفت الناقل من المسؤولية عن الأضرار نتيجة حالات يقوم بها قصداً ولكن بهدف إنقاذ الأرواح والممتلكات، ولا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناتج عن عيب البضاعة الذاتي، إذ إن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة سوء تغليف أو خطأ الشاحن يجب أن لا يتحملها الناقل، وأسست معيار المساءلة اتجاه الناقل بمعيار العناية المعقولة (Reasonable care)[2]، وحددت الحد الأقصى لمسؤولية الناقل من كل طرد أو وحدة بمبلغ (100) جنيه أسترليني، ودعت الدول للانضمام إليها بعد ما حددت نظام سريانها ونطاق تطبيقها[3].

وبالرغم من هذه المزايا التي جاءت بها اتفاقية بروكسل لعام 1924 إلا أنها من جانب آخر تضمنت كثيراً من النصوص التي انحازت لمصلحة الناقلين المنتمين للدول الصناعية الكبرى فقد تضمنت نصوصاً تستثني بعض أنواع النقل من نطاق أحكامها، فقد تم استثناء نقل الحيوانات الحية وكذلك النقل على سطح السفينة كما انطوت بعض النصوص على غموض وتعقيدات لا مبرر لها، مما دفع مجتمع التجارة البحرية إلى تعديل هذه الاتفاقية من خلال إصدار برتوكول لاهاي ـ فسبي (Hague-Visby) 1968.

---

(1) تضمنت معاهدة بروكسل على بطلان شروط الإعفاء، حيث نصت المادة 8/3 على أنه يبطل أي شرط أو اتفاق يعفي الناقل من المسؤولية أو يخفف منها.

(2) المادة 2/3 من اتفاقية بروكسل حيث نصت: على الناقل ببذل العناية والدقة في القيام بشحن البضائع المنقولة ووتسويتها ورصها ونقلها وحفظها وتفريغها.

(3) نص المادة 5/4 من اتفاقية بروكسل.

الفرع الثالث: بروتوكول لاهاي ڤسبي Hague-Visby

لم يخفف هذا البرتوكول من زخم المنازعات التي ظهرت فيما يخص حدود مسؤولية الناقل البحري وكل ما أضافه برتوكول لاهاي ڤسبي لعام 1968 أنه ألغى الفقرة الخامسة من المادة الرابعة وحدد مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة بعشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 فرنك عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة، إلا أن ذلك لم يكن كافياً[1] مما دعا إلى تعديل لاحق سمي بتعديل لاهاي ڤسبي لعام 1979 حاول المتعاقدون فيه حل الإشكال العملي لاحتساب حدود مسؤولية الناقل البحري وتحديد وحدات النقد المتفق عليها ولكن واقع معاناة الشاحنين بقي مائلاً وانحازت النصوص بهذه الاتفاقيات وبروتوكولاتها لمصلحة أصحاب السفن الذين استطاعوا وبنفوذ دولهم الصناعية أن يؤثروا على صياغة النصوص والأنظمة القانونية لمصلحة الناقل البحري والمحددة لمسؤولية مالكي السفن أو مستأجريها الناقلين[2]، وقد أدركت الدول المستوردة من دول العالم الثالث هذا الواقع غير المنصف لتجارتهم البحرية فعملوا على المناداة من جديد لتصحيح هذا الوضع وخلق توازن أكثر عدالة بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين وأصحاب البضائع، وقد وصل ذروة احتجاجهم إلى الأمم المتحدة التي دفعت منظمة التنمية والتعاون مع منظمة (UNCITRAL) إلى إصدار توصية لصياغة اتفاقية جديدة كخيار بديل عن اتفاقية بروكسل وفعلاً تمت ولادة اتفاقية جديدة للنقل البحري والمعروفة باتفاقية هامبورغ لعام 1978.

الفرع الرابع: اتفاقية هامبورغ لعام Hamburg Rules 1978

جاءت اتفاقية هامبورغ بنصوص قانونية أكثر وضوحاً من اتفاقية لاهاي وتعديلاتها وتم إلغاء كثير من حالات الإعفاء التي فرضها الناقلون باتفاقية لاهاي وحددت موضوع مسؤولية الناقل البحري، كما جاءت اتفاقية هامبورغ منسجمة مع التقدم الصناعي التكنولوجي وتأثيره على بناء السفن وزيادة استعمال الحاويات

---

(1) عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1997، ص 33.
(2) Indira Carr, International Trade Law, Cavendish, 1996, p.140.

وانخفاض نسبة المخاطر وبالتالي فقد عملت على ضبط التوازن بين مصالح طرفي عقد النقل وبالرغم من عدم موافقة بعض الدول[1]، إلا أنها حازت نصاب التصديق، وأصبحت اتفاقية هامبورغ سارية المفعول في 1992/11/1 وقد انضمت الأردن لها بصدور الإرادة الملكية وتنسيب قرار مجلس الوزراء في 2001/2/20 وتضمنت الاتفاقية توحيد تنظيم أحكام عقد النقل وتنظيم أحكام مسؤولية الناقل البحري عند إصدار سندات الشحن لما له من صبغة دولية.

الفرع الخامس: قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972

Jordanian Maritime Trade Law 1972

صدر قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لعام 1972 متأثراً بالقانون البحري اللبناني الذي تأثر بدوره باتفاقية بروكسل وتناول أمور التجارة البحرية وخصص لها المواد بين (170 ـ 296) وتناول المشرع الأردني النقل البحري للبضائع من خلال بحث ماهية عقد النقل الذي يختاره الشاحن. وعادة ما يتم النقل البحري بطريقتين تملي طبيعة البضاعة المراد نقلها اختيار أي منهما[2]، فإذا كانت بضاعة ذات طبيعة سائبة (carried in bulk) مثل الحبوب أو الفحم أو الزيوت فإن الشاحن عادة ما يلجأ إلى استئجار سفينة بكاملها أو ما يعرف بـ (charter party) هي عقود تأجير السفن وتعرف بالمشارطات (charter party) فقد يلجأ المصدر لبضاعة إلى خارج الحدود إلى استئجار سفينة بكاملها لشحن إرسالياته إلى أحد الموانئ. أما إذا كانت البضاعة عبارة عن طرود أو صناديق يتم شحنها في عنابر السفينة أو حاويات يتم شحنها على سطح السفينة فإن الشاحن يلجأ إلى التعاقد لنقلها بموجب سند شحن بحري أو ما يعرف (Bill of Lading).

(1) لم تضم أستراليا وإسبانيا وبريطانيا إلى اتفاقية هامبورغ وما زال في بريطانيا يطبق قانون النقل البحري لعام 1971 والذي تم تضمينه قواعد هيغ ـ فسبي لعام 1968.

(2) Schmitthoff, The Law and Practice of International Trade, SWEET & MAXWELL, 2012, P. 209.

المطلب الثاني: النقل البحري بموجب سندات إيجار السفينة[1] طبقاً للقانون الأردني

Party in Accordance with Jordanian Law Carriage by Charter

بالرغم من الصفة التجارية لعقد إيجار السفينة، إلا أن سند الإيجار هو السند المثبت لاستئجار السفينة ويحرر السند في أي شكل كان[2] وعملياً يجري الأخذ بنماذج عن عقود الإيجار يقوم بصياغتها مجتمع التجارة البحرية للمجهزين لمختلف أنواع البضائع كالزيوت والحبوب ومشتقات البترول، وتتضمن شروطاً مفصلة ومعروفة باسم (The form General Charter) وتعرف اختصاراً باسم "Gencon" وقد خصص لها قانون التجارة البحرية الأردني المواد الناظمة من الفصل الأول وحتى الفصل الثالث من الباب السادس، إلا أن النقل بواسطة سندات إيجار السفينة لا يخضع للأحكام القانونية الناظمة لمسؤولية الناقل البحري باستثناء أن يكون النقل بواسطة سندات شحن بحري صدرت بموجب سندات إيجار للسفينة[3]. وفي هده الحالة يكون المستأجر الذي أصدر سند الشحن هو الناقل بمواجهة الشاحن أو المرسل إليه وبالتالي لا يجوز للمستأجر الاستناد لعقد إيجار السفينة لرد ادعاء المرسل إليه[4]، حيث إن مفعول عقد الإيجار يبقى بين المالك للسفينة ومستأجرها.

وعادة ما يتم تأجير السفينة من مالكها إلى مجهزها أو شاحن أو صاحب البضائع يرغب باستغلال السفينة بالنقل البحري، وقد ينقل بضائع لنفسه أو لغيره وعادة ما تكون بضائع متكرر شحنها من مكان إلى آخر مقابل أجرة يتم الاتفاق عليها بموجب عقد إيجار للسفينة أو مشارطة إيجار، ومحل عقد إيجار السفينة هي السفينة نفسها ويتم تأجير السفينة لمدة محددة وتسمى (Charter party Time) أو تأجيرها لرحلة أو عدة رحلات وتسمى (Chart party Voyage)، كما قد يتم تأجير السفينة غير مجهزة

---

(1) الكلمة الإنجليزية المقابلة لإيجار السفينة Charterparty وهي مأخوذة عن الأصل الإيطالي للكلمة وهي Carta-partita أي الورقة المشطورة، حيث كان طرفي عقد إيجار السفينة يقوم بكتابة العقد ومن ثم يتم شطرها إلى شطرين ويحتفظ كل طرف بشطر فإذا حصل نزاع على العقد يضم الشطرين لمعرفة حقيقة العقد.

(2) مصطفى كمال طه، ص 193، انظر أيضاً عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة، مرجع سابق ص 236.

(3) المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972.

(4) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 94/1205 مجلة نقابة المحامين.

(عارية) (Bareboat Charter party) أو ما يسمى عقد(demise) (ويمكن تعريف عقد إيجار السفينة على أنه عقد بين مالك السفينة أو مجهزها (المؤجر) وبين الشاحن أو صاحب البضائع (المستأجر) يلتزم الأول أن يضع سفينته أو جزء منها تحت تصرف الثاني لرحلة معينة أو عدة رحلات أو لمدة معينة من الزمن مقابل أجر.

أما المجهز: هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً لها أو مستأجر لها وهو المتعاقد في عقد نقل البضائع. وتخضع عقود إيجار السفينة إلى قواعد التفسير العامة المتبعة لتفسير العقود التجارية وإذا تم الاتفاق على خضوع المشارطة لقانون معين وجب الالتزام بأحكام هذا القانون[1] وإذا لم يجد القاضي نصاً يطبق على الواقعة المعروضة فتطبق عادة المكان أو العادات العامة ما لم يتفق على غير ذلك[2]. وحتى نقف على عقود إيجار السفينة فسوف نقوم باستعراض مقتضب لطبيعة عقود إيجار السفن لبيان واقع مسؤولية مستأجر السفينة تجاه الشاحن أو المرسل إليه في عقد نقل البضائع بحراً، وقد قررت محكمة التمييز الاردنية بأنه لا يكفي لاعتبار المستأجر ناقلاً بل لا بد من إثبات أنه طرف في عقد النقل البحري [3]. وسوف نتناول هذا المطلب في فروع أربعة على النحو التالي:

الفرع الأول: إيجار السفينة مجهزة لأجل معين Time Charterparty

يكون إيجار السفينة لمدة معينة بموجب عقد يلتزم بموجبه مالك السفينة بوضع سفينة مجهزة بطاقمها تحت تصرف شخص آخر هو المستأجر لمدة محدودة مقابل أجر[4]، ويستفاد من نص المادة (173) على أن عقد إيجار السفينة لمدة زمنية محددة يقع على حالتين:

الحالة الأولى: بموجب عقد الإيجار يقدم مالك السفينة سفينة معينة صالحة للملاحة للمستأجر ويقوم بالتخلي عن الإدارة الملاحية (النوتية) والتجارية للمستأجر الذي يقوم بهذه الحالة بتزويد السفينة بالمؤن والوقود، ويقوم بالإصلاحات والصيانة وكل نفقات الاستثمار ويتحمل الخسائر البحرية المشتركة ويلتزم كذلك بهلاك

---

(1) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 149.
(2) المادة (170) من قانون التجارة البحرية.
(3) قرار محكمة التمييز رقم 1050/ 91 مجلة نقابة المحامين لسنة 1993، ص 813.
(4) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية، 1993، ص 175. وانظر ايضاً:
Robert Grime, shipping law, Ibid p. 81.

السفينة ونفقات الإنقاذ والمساعدة ما لم يثبت أنها ناجمة عن خطأ المؤجر ويعطي تعليمات للربان يحدد رحلات السفينة، كما يقوم بموجب الإدارة التجارية التي آلت إليه بإبرام عقود النقل واستيفاء الأجرة بعد تسليم البضائع [1]. وبالتالي يعتبر المستأجر هو الناقل[2].

الحالة الثانية: بموجب عقد الإيجار يقوم مالك السفينة بتأجيرها دون تفويض المستأجر بالإدارة الملاحية، ويكون هلاك السفينة على عاتق مؤجرها ما لم يثبت أنها ناجمة عن خطأ المستأجر، والإيجار هنا يقع على السفينة وعلى خدمات الربان والبحارة ويلتزم المستأجر بالتعويض عن هلاك البضائع المنقولة على اعتبار أن المستأجر حر في استعمال السفينة واستغلالها طوال مدة الإيجار[3]، ويلزم المستأجر بالأجرة عن كل مدة العقد أما إذا تم ضبط السفينة أو توقيفها أو هلاكها فإن الأجرة تستحق لغاية تاريخ هذه الحوادث، كما أن الأجرة تستحق من تاريخ وضع السفينة صالحة للملاحة تحت تصرف المستأجر، وتوقف الأجرة في المدة التي يحرم بها المستأجر من التصرف بالسفينة بسبب أمر من السلطات العامة ولكن المدة تستمر في حال توقيف السفينة بسبب حوادث الملاحة.

وقد نصت المادة (198) من قانون التجارة البحرية على أن سند إيجار السفينة كما هو الحالة بعقد النقل هو لغايات الإثبات وليس لصحة العقد واذا كانت مدة الإيجار تزيد عن سنة فيجب توثيق ذلك في دفتر السفينة بميناء التسجيل[4] ولا يلزم لانعقاد عقد إيجار السفينة إثبات الإيجاب والقبول في محرر واحد، فقد يثبت عقد الإيجار في تسلسل البرقيات والكتابات المتبادلة بين الطرفين[5].

الفرع الثاني: عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة Voyage Charter Party

عرف الفقه الإنجليزي عقد إيجار السفينة للرحلة بأنه عقد استئجار لسفينة صالحة للملاحة للقيام برحلة بحرية معينة[6]، وبالتالي فإن المستأجر ينتظر تقديم

(1) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 184.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2002/475: منشورات عدالة.
(3) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 380.
(4) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 331.
(5) قرار محكمة النقض المصرية قرار رقم 310 جلسة 1966/1/11 س 17 ع1، ص 71.
(6) Robert Grime, shipping law, sweet & Maxwell 1987, p.82.

خدمات أشبه بالنقل البحري من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وتضمنت المادة (177) من قانون التجارة البحرية تعريفاً لعقد إيجار السفينة بالرحلة وبنفس المادة أعطى المشرع تعريفاً لعقد النقل وذلك للتمييز بينهما فبينما يكون محل عقد إيجار السفينة هو السفينة نفسها فإن محل عقد النقل هو نقل البضاعة من مكان إلى آخر. إن عقد إيجار السفينة أو جزء منها وقد يكون لرحلة أو عدة رحلات، هو عقد إيجار للسفينة لمستثمر نقل يقوم بدفع الأجرة إلى المؤجر مقابل استعمال السفينة لنقل بضائع وأمتعة إلى موانئ معينة يشترط أن تكون السفينة صالحة ومجهزة لتقبل طبيعة البضائع المصرح بها في عقد الإيجار في ميناء التحميل المتفق عليه وخلال المدة المعينة بالعقد[1] ولا يقوم المستأجر بتعين ربان، بل أن الربان المعين من قبل مالك السفينة يأخذ البضاعة على نفقة مجهز السفينة ويقوم بتوصيلها إلى الميناء المقصود ويحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية والتجارية وتبقى تبعية الربان للمؤجر سواء بالإدارة الملاحية أو التجارية، ويتم استئجار السفينة كلها أو جزء منها دون أن يشمل عقد الإيجار الأماكن المخصصة للربان والبحارة ومع ذلك لا يجوز للربان والبحارة حمل أية بضائع إلا برضى مستأجر السفينة ويقع على المستاجر عدم شحن بضائع خطرة على السفينة ويحق للربان إذا شحن المستأجر بضائع خطرة أن يقوم بإتلافها أو إخراجها من السفينة متى تم شحنها دون علم المؤجر أو الربان [2]، ويجب إعادة السفينة إلى الميناء المتفق عليه عند إنهاء مدة عقد الإيجار، وإذا اضطر الربان لبيع بضاعة لسد حاجات طارئة للسفينة فيتم احتسابها لصالح المستأجر.

إن مسؤولية هلاك البضاعة المنقولة في هذا النوع من عقود إيجار السفينة تقع على عاتق المالك أو مؤجر السفينة ولا يعفيه من ذلك إلا إثبات القوة القاهرة [3]، وبنفس الوقت فإذا وصلت البضاعة إلى الميناء المقصود ولم يحضر أحد لتسلمها أو تم رفض تسلمها، فللربان أن يطلب الإذن القضائي ببيع كل أو جزء من البضاعة لاستيفاء الأجرة وإيداع ما تبقى من الثمن[4] وإذا أصدر الربان سند شحن البضائع فإن المؤجر هو

(1) المادة 178 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972. انظر أيضاً عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، ص 377.

(2) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، القاهرة، دار النهضة العربية، 1993، ص 328.

(3) المادة (180) من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 .

(4) المادة (182) من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972.

الذي يكون طرفاً في عقد الشحن وبالتالي فهو الناقل المسؤول عما يلحق بالبضاعة من أضرار أثناء عملية النقل على أساس أنه يحتفظ بالإدارتين الملاحية والتجارية [1].

الفرع الثالث: إيجار السفينة غير المجهزة (عارية) Barboat Charter Party

هذا النوع من مشارطة التأجير يشير إلى تأجير سفينة صالحة للملاحة ولكنها عارية، بمعنى أنها غير مجهزة بالمؤون والوقود والملاحين والربان، حيث يكتفي المؤجر بتقديم السفينة دون هذه التجهيزات، ويقوم المستأجر بتعين الربان والطاقم الملاحي وتزويدها بالوقود إلا إذا اتفق على غير ذلك وتنتقل الإدارتين الملاحية والتجارية إلى المستأجر، وبالتالي يكون هو المسؤول عن هلاك البضاعة المنقولة أو تعيبها ويتحمل مصاريف الإنقاذ والمشاركة بنفقات الخسارة العامة، ويتحمل المستأجر نفقات إصلاح السفينة واستبدال ما يتلف من آلاتها[2] ما لم يكن التلف ناشئاً عن قوة قاهرة أو عيب ذاتي بالسفينة وبهذه الحالة فإن المؤجر هو الذي يتحمل ذلك[3] ويعد تأجير السفينة عارية من قبيل إيجار الأموال المنقولة[4]، ويطبق على هذا العقد القواعد العامة في القانون المدني وبالتالي يخرج عن نطاق التنظيم القانوني لنصوص قانون التجارة البحرية، ويعتبر المجهز هو نفسه المستأجر[5]. ويترتب على تأجير السفينة عارية أنه لا يحق للمؤجر الحجز على البضاعة مقابل الأجرة بموجب عقد الإيجار، كما أن الربان يتبع تعليمات المستأجر، ويكون المستأجر هو المسؤول أمام الشاحنين، كما أن مكافأة الإنقاذ تعود إلى المستأجر[6]. ويتضح مما سبق أن النقطة المركزية بعقود إيجار السفينة لغايات تحديد شخصية الناقل البحري هي مسألة تنازل المالك المؤجر عن الإدارة الملاحية والتجارية للسفينة، ويقصد بالإدارة الملاحية كل ما يتعلق بإصلاح وصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالمؤن والوقود والأدوات اللازمة من أجل إدارة تسيير السفينة من الوجهة الفنية. بينما يقصد بالإدارة التجارية هو تولي جميع العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة من إبرام عقود النقل البحري وتنفيذها

---

(1) هاني دويدار، مرجع سابق، ص 74.
(2) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، القاهرة، دار النهضة العربية، 1992، ص 177.
(3) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، القاهرة، منشأة دار المعارف، 2003، ص 376.
(4) عبد الحميد الشواربي، مرجع سابق، ص 375.
(5) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية، 1993، ص 175.
(6) Scrutton op.cit. op 47,49.

بدءاً من استلام البضائع وشحنها ورصها وحزمها والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول أو نقل المسافرين واستضافتهم على متن السفينة وإيصالهم إلى جهة الوصول المقصودة[1].

الفرع الرابع: تحديد شخص الناقل في عقود إيجار السفينة

Definition of Carrier in Charter Contract

إن الفيصل في وضع حد فاصل عن شخصية الناقل المتعاقد هو لمن تكون حقوق استغلال السفينة من حيث الإدارة التجارية [2]، فإذا كانت للمستأجر فهو الناقل البحري وهو الذي يصدر بوليصة الشحن، وقد أقرت ذلك محكمة التمييز بقرارها رقم 120 /1994 بقولها: "يعتبر مستأجر السفينة هو الناقل البحري ما دام أن عقد إيجار السفينة قد نقل حقوق استغلال الباخرة من المالك إلى المستأجر، ويؤيد ذلك أن اسم المستأجر ورد في مقدمة بوليصة الشحن مما تنتفي معه مسؤولية مالك السفينة تجاه الغير (المميزة) عن التعويض عن الضرر الذي لحق بالبضاعة. أو المتعاقد، أما إذا كانت الإدارة التجارية بقيت للمؤجر فهو الناقل المتعاقد والمسمى بسند الشحن" [3].

---

(1) هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع، دار الجامعة الجديدة للنشر 1996، ص 71.

(2) قرار محكمة التمييز رقم 66/ 93 هيئة عاملة مجلة نقابة المحامين 1993، ص 1399.

(3) إن المالك الذي لا يوقع على سند الشحن بصفته ناقلاً قد يبقى مسؤولاً وقد قررت محكمة التمييز بالقرار رقم 1998/2188 "استقر اجتهاد محكمة التمييز أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية بينما مسؤولية مالك السفينة الذي لم يتخذ مركز الناقل هي مسؤولية تقصيرية وهذا ماقررته المحكمة بالقرارات رقم 85/128 و91/1260".

المبحث الثاني

النقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن

Carriage of Goods Under Bill of Lading

نظم قانون التجارة البحرية عقد النقل البحري وعقود إيجار السفينة في الباب السادس بالمواد (170 ــ 234) وقد تأثر بالقانون اللبناني الذي بدوره تبنى أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، إلا أن أحكام عقد النقل البحري في قانون التجارة الأردني لم تعد المرجع الوحيد لتنظيم أحكام هذا العقد، فقد صدرت معاهدة هامبورغ التي حلت محل اتفاقية بروكسل وانضم الأردن إلى هذه الاتفاقية منذ تاريخ 2001/2/20 وبالتالي فإن اتفاقية هامبورغ أصبحت من ضمن الهيكل التشريعي لتنظيم أحكام عقد النقل، وترجح نصوصها عند تعارضها مع نصوص قانون التجارة على أساس مبدأ سمو المعاهدات الدولية على القانون الوطني[1]، وقد اقتصر تنظيم أحكام عقد النقل مواد في قانون التجارة البحرية الأردنية وكذلك اتفاقية هامبورغ على النقل البحري بموجب سندات الشحن وتم استبعاد النقل البحري بموجب عقود استئجار السفينة. في هذا المبحث سيتم تناول ماهية عقد النقل البحري وخصائصه وأطرافه وانعقاده وإثباته من خلال عدة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري

Nature and Parties of the Contract

سبق أن بينا أن النقل قد يتم عن طريق إيجار السفينة وقيام مستأجرها سواء استأجرها مجهزة أم غير مجهزة لرحلة أو عدة رحلات واستغلالها في النقل البحري، أما النقل البحري عن طريق سندات الشحن (Bill of Lading) فيتم عن طريق مالك السفينة سواء قام هو نفسه بتوقيع العقد أم قام مندوبيه بتوقيع سند الشحن كربان السفينة،

---

(1) قررت محكمة التمييز الأردنية الأرجحية لشرط التحكيم في سند الشحن البحري طبقاً لاتفاقية هامبورغ بالرغم من من عدم جواز ذلك طبقاً لأحكام المادة 215 من قانون التجارة البحرية. انظر بذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2012/76: منشورات قسطاس.

ويعتبر إصدار سند الشحن من واجبات الناقل بعد تسلمه البضاعة، وجاءت المادة 14 من اتفاقية هامبورغ لتؤكد ذلك وبنفس الصياغة تقريباً[1]. وفي هذا المطلب سيتم تناول النقل بوسطة سند الشحن البحري ابتداء بتعريفه وبيان خصائصه وتحديد أطرافه من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: تعريف عقد النقل Definition of Contract of Carriage

يشير عقد النقل وبشكل عام إلى انصراف إرادة المتعاقدين لتأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر[2]. وعرف قانون التجارة البحري الأردني بالمادة (177) عقد النقل البحري على أنه: "عقد يتعهد فية الناقل لقاء أجره أن يوصل إلى مكان معين أمتعة أو بضائع على أن ينقلها بطريق البحر في كل مدة السفر أو بعضها، ويؤخذ على التعريف اقتصاره على نقل البضائع دون الأشخاص"[3].

كما عرفت المادة 6/1/ من اتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري على أنه: "عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر لقاء أجرة، إلا أنه ولأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل النقل بطريق البر وكذلك النقل بوسيلة أخرى (عقد نقل بحري) إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر".

وفقهياً تم تعريفه على أنه: (العقد الذي يتعهد فيه الناقل سواء أكان مالكاً للسفينة أو مستأجرها بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم)[4]، وقضائياً نستخلص من قرار محكمة التمييز أن عقد النقل البحري يكون بين الشاحن ومن يصدر سند الشحن البحري الذي يلتزم بإيصال البضاعة وهذا هو الناقل حيث جاء

---

(1) وقد نصت قواعد فيسبي Visby Rules بالمادة 3 على:

"After receiving the good into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things, identifications of the goods, marks, stamps, number of package or pieces, the quantity, weight, the apparent order or condition of the goods.

(2) المادة رقم 68 من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966.

(3) على عكس قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 وقانون التجارة البحرية المصري لعام 1889 أورد قانون التجارة البحرية المصري الجديد لعام 1990 تعريفاً لعقد النقل البحري اشتمل على نقل البضائع والأشخاص. فقد عرفت المادة 196 عقد النقل البحري بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع أو أشخاص بالبحر مقابل اجرة".

(4) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 189. انظر عدلي أمير، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 46.

بقرار محكمة التمييز رقم 1997/1772 ما يلي: "يستفاد من المادتين 213 و177 من قانون التجارة البحرية أن الناقل هو الذي يضمن ما يلحق البضاعة من هلاك أو تعيب أو أضرار وأنه من المفروض أن يكون مالك الباخرة هو الناقل إلا إذا ثبت أن المالك ليس هو الناقل. وحيث إن مالك الباخرة مينو ريفر هي شركة شانتو سبنج لمتد. ومن الثابت من وثيقة الشحن أنه ورد بها صراحة اسم الشاحن باسم سفن ستارز س.أ. لهذا فإن الشركة المميز ضدها وكما يظهر لنا من أوراق الدعوى ومستنداتها ليست مالكة للباخرة أو الناقل أو المستأجر فهي بهذا لا تنتصب خصماً للمميزة في هذه الدعوى. وأن الاجتهاد قد استقر على أن مالك الباخرة هو المسؤول عن الأضرار التي لحقت البضاعة إلا إذا ثبت أنه تخلى عن الإدارة النوتية والتجارية للمستأجر. والناقل البحري هو من يصدر وثيقة الشحن ويلتزم بموجبها إيصال البضاعة المشحونة لميناء الوصول (الاستلام) وعليه يكون الحكم القاضي برد الدعوى عن المميز ضدها لعدم الخصومة لعدم ورود اسم لها في وثيقة الشحن (عقد النقل) متفقاً وأحكام القانون[1]" ومن خلال استعراض التعريفات السابقة يمكن لنا استخلاص أهم العناصر الجوهرية التي يقوم عليها عقد النقل البحري كما يلي:

أولاً: نقل البضاعة من ميناء بطريق البحر

Carriage of Goods From Port by Sea

من أهم ميزات عقد النقل البحري هو نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، إلا أن ذلك وإن شكل جوهر النقل، فإن عبارة نقل البضاعة إلى مكان معين الواردة بالمادة (177) تعني أن نقل البضاعة قد يتم من المخزن إلى السفينة قبل إبحارها ووصولها إلى الميناء الأخير وهذا يعني أن يكون النقل البحري هو الأساس والغالب في عملية النقل، وبالتالي فعقد النقل البحري قد يشمل جزءاً من النقل البري وبشرط أن لا يغلب على مرحلة النقل البحري وهذا ما أقرته محكمة التمييز الأردنية، أما اتفاقية هامبورغ ونظراً لتعريفها عقد النقل البحري بنقل البضائع من ميناء إلى ميناء، فإنها تكون قد حددت نطاق العقد بالنقل البحري بالكامل وبالتالي فتنفيذ النقل على جزء

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) رقم 1997/1772 (هيئة عامة) تاريخ 199/10/28، منشورات مركز قسطاس.

يسير من اليابسة لا يدخل بمفهوم عقد النقل البحري إلا في حدوث تعلقه بالعقد طبقاً لاتفاقية هامبورغ [1].

ثانياً: تقاضي الأجرة Paying Freight

إن الالتزام المقابل لالتزام الناقل بنقل بضاعته، هو دفع الأجرة من قبل الشاحن، حتى لو لم تحدد، لأن الأعراف البحرية تستطيع تقدير قيمتها وفقاً لأعراف الموانئ البحرية.

الفرع الثاني: خصائص عقد النقل البحري

Characteristics of Carriage of Goods by Sea Contract

من خلال استقراء ما جاء بتعريف اتفاقية هامبورغ والعناصر الاساسية التي يقوم عليها على وجه الخصوص واستعراض تعريف الناقل وعلاقته بأطراف العقد الآخرين يمكن لنا تحديد خصائص عقد النقل البحري على النحو الآتي:

أولاً: إنه عقد رضائي Consensual Contract

يكون العقد رضائياً عندما يكفي لانعقاده رضى المتعاقدين على محل العقد وسببه، وبما أن الاتفاق بين الشاحن والناقل يتضمن التزام نقل البضاعة بواسطة السفينة وبطريق البحر مقابل أجر يدفعه الشاحن ولا يتطلب هذا الاتفاق سواء تلاقي الإيجاب والقبول، فإن العقد هو عقد رضائي وليس بالضرورة أن يكون مكتوباً لغاية انعقاده، لأن الكتابة مشترطة للإثبات فقط، لا يجوز إثباته إلا بالكتابة [2]، وعنصر الرضى ضروري لانعقاد العقد، فقد قرر القانون أنه إذا تم شحن البضائع في السفينة دون علم أو رضى المجهز أو الربان، جاز للربان وقبل مغادرة السفينة أن يخرجها من السفينة أو يأخذ أجرتها مضاعفة وإذا اكتشف وجودها خلال الرحلة وكانت ذات طبيعة خطرة أو قد تتسبب بأضرارٍ معينة جاز له إلقاءها بالبحر [3].

---

(1) المادة 1(6) من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

(2) أوجبت المادة 200 من قانون التجارة البحرية تنظيم سند الشحن كتابة من ثلاث نسخ وكذلك نصت المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ على ما يلي: "يقصد بمصطلح سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل..." انظر الملحق.

(3) انظر المادة 217 من قانون التجارة البحرية الأردني وكذلك انظر مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية 1993، ص 182.

ثانياً: إنه عقد من عقود المعاوضة Reciprocal Contract

عقد النقل يتضمن التزامات من الناقل سواء أكان مالكاً أم مستأجراً للسفينة ينقل بضاعة من ميناء إلى ميناء ويقابله التزام من قبل الشاحن / المرسل أو من المرسل إليه حسب ما يتم الاتفاق عليه بدفع الأجرة المتفق عليها والمحددة سلفاً وفي حال عدم تحديد الأجرة، فإن الأعراف البحرية في ميناء التفريغ يمكن لها تحديد الأجرة مع أخذ بالاعتبار مسافة الرحلة ونوع البضاعة وشروط نقلها.

ثالثاً: إنه عقد تجاري Commercial Contract

لا يتخيل أن يقوم الناقل بنقل البضائع على سبيل التبرع، فالنقل البحري من أهم الأعمال التجارية سيما وأن الاستثمار فيه يكون بمبالغ باهظة تستهدف الحصول على الربح، وقد نصت على تجاريته المادة 7 من قانون التجارة الأردني[1]، ويقتضي ذلك أن تكون الديون المترتبة على عمليات النقل هي ديون تجارية تخضع للتقادم التجاري ولحرية الإثبات ما لم تحدد بقانون خاص، وهذا ما قام به قانون التجارة البحرية ثم نظمته اتفاقية هامبورغ الملزمة بعد الانضمام والتصديق عليها يتحدد مدة أقصر للتقادم وكذلك حدد أداة الإثبات الرئيسة وهي الكتابة التي لا تلزم لإثبات العقد وإنما هي متطلب لغايات الإثبات، وبمعنى أكثر توضيحاً فإنه إذا لم يحرر سند الشحن الذي هو بمثابة عقد النقل فلا يجوز لأي من طرفي عقد النقل إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المتبعة لإثبات الالتزامات التجارية، بل يستوجب إثباته بالكتابة وبهذا فقد خرج المشرع عن قاعدة الإثبات بكافة طرق الإثبات فيما يتعلق بعقد النقل البحري بالرغم من صفته التجارية[2].

رابعاً: إنه عقد إذعان Adhesion Contract

عقد النقل البحري بواسطة سندات الشحن ذات النماذج الخاصة والمحددة ببياناتها المستمدة من الاتفاقيات الدولية هي من قبيل الشروط الموضوعية المعدة سلفاً، ولا يستطيع الشاحن مناقشة الشروط المدرجة فيها أو يمنع الناقل من تدوين تحفظاته

---

(1) تنص المادة 7 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لعام 1966 على مايلي: "تعد أعمالاً تجارية بحرية أ.... ب ـ جميع الإرساليات البحرية ج ـ إيجارة السفن أو التزام النقل عليها.... د ـ سائر العقود المختصة بالتجارة البحرية".
(2) المادة 198 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لعام 1972.

ويقتصر على الشاحن التسليم بهذه الشروط، وبالتالي فهو أقرب إلى عقد الإذعان [1] عندما يكون النقل بموجب سندات الشحن بينما لا يكون الوضع بهذه الصورة عندما يكون النقل بمشارطة إيجار، والإشارة إلى أنه قد يصنف على أنه عقد إذعان لوجود شروط مكتوبة خطياً في سند الشحن لا تقوم على حجة مطلقة الصحة لأن النقل البحري ليس مرفقاً عاماً ولا يتعلق بسلع ضرورية ويمكن للشاحن مناقشة الشروط أو اللجوء إلى ناقل آخر بشروط أفضل وقد يصح ذلك فقط بسندات الشحن للخطوط المنتظمة (Regular shipping Lines) ولذلك فإننا مع الرأي القائل أن عقود النقل البحري تصنف على أنها من قبيل عقود الإذعان إلا أن صفة الإذعان قد خف أثرها في ضوء المنافسة الدولية وتعدد شركات النقل ومع كل ذلك ولحماية الشاحنين فقد توجه المشرع الدولي لحماية الشاحنين من شروط الإعفاء الجائرة بالتوصل إلى إبرام معاهدة سندات الشحن البحري لعام 1924[2] ومتى توفرت صفة الإذعان التي يقدرها قاضي الموضوع أمكن تطبيق القواعد المتعلقة بعقود الإذعان في القانون المدني الأردني[3].

خامساً: إنه عقد ملزم للجانبين Binding Contract

ينشىء عقد النقل التزامات متبادلة في ذمة أطرافه، فيلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر ويلتزم الشاحن مقابل ذلك بدفع الأجرة وقد يجري الاتفاق على إلزام المرسل إليه بدفع الأجرة عند وصول البضاعة، وبالتالي تسري على عقد النقل القواعد المطبقة على العقود الملزمة للجانبين فيما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ[4].

الفرع الثالث: أطراف عقد النقل Parties of Affreightment Contract

بالرجوع إلى تعريف عقد النقل الوارد في القانون الأردني وكذلك في اتفاقية هامبورغ يتضح أن هناك ثلاثة أطراف لهم علاقة بعقد النقل وهم الشاحن والناقل والمرسل إليه.

---

(1) من خصائص عقود الإذعان أحد طرفيها في مركز أقوى من الطرف الثاني، أو محتكر قانونياً لخدمة ما أو فعلياً لسلعة ما بحيث تتلاشى إمكانية المنافسة، وتتضمن عقود الإذعان شروطاً يفرضها الطرف الأقوى مكتوبة ومعدة سلفاً لا تقبل النقاش ومعلنة في إيجاب موجه لكافة الناس والذين لا يملكون إلا الرضى بهذه الشروط وعدم القدرة على مناقشتها حتى لو كانت موجّهة جائرة. انظر بذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 576 / 2007: منشورات مركز عدالة.

(2) محمد العريني - محمد السيد الفقي - القانون البحري والجوي، بيروت، منشورات الحلبي 2005، ص303.

(3) نصت المادة 2/240 من القانون المدني الأردني بأنه لا يمكن تفسير العبارات الغامضة في عقود الإذعان تفسيراً ضاراً بمصلحة الطرف المذعن. وكذلك نصت المادة 924 على بطلان الشروط التعسفية الموجودة في عقود الإذعان.

(4) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة 1992، ص 442.

أولاً: الشاحن Shipper

عرفت المادة (1/3) من اتفاقية هامبورغ الشاحن بأنه: كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقداً لنقل بضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري، ويبدو أن تعريف المادة الخامسة من الاتفاقية قد أخذ بعين الاعتبار مهام البائعين في عقد البيع الدولية مثل عقود البيع CIF سيف وFOB فوب [1].

ويتضح من خلال هذا التعريف أن الشاحن هو من يقوم بإبرام عقد النقل مجسداً بسند الشحن البحري سواء إبرام العقد باسمه أو تم إبرامه نيابة عنه من قبل وكيله[2] وقد يظهر الشاحن للوجود القانوني حتى لو لم يوقع هو أو من يمثله على سند الشحن، إذ قد تظهر شخصية الشاحن القانونية بمجرد قيامه بتسليم البضاعة للناقل حتى لو لم يكن مالكاً لها أو بمجرد تسليمها من قبل وكيله، ويظهر أن التعريف قد أخذ بالحالات التي تسلم البضاعة للناقل على أن يتم إصدار وثيقة أو سند الشحن البحري بعد مدة لاحقة وبالتالي فقد جمع تعريف الناقل الوارد باتفاقية هامبورغ الشخص الذي يبرم عقد النقل سواء أبرمه بنفسه أو بواسطة من يمثله وكذلك من يقوم بتسليم البضاعة للناقل.

ثانياً: الناقل Carrier

الأصل ان الناقل هو الذي يتعاقد مع الشاحن إما مباشرة أو بواسطة الربان، إلا أن هذا الناقل قد يتعاون مع ناقل آخر لتنفيذ جزء من عملية النقل أو كل عملية النقل، كما يمكن لمستأجر السفينة عارية أن يقوم بالتعاقد لإجراء عملية النقل، وعليه فالناقل يمكن أن يكون:

1- الناقل المتعاقد The Contracting Carrier:

عادة ما يكون الناقل المتعاقد هو مالك السفينة ما لم يثبت أنه تخلى عن هذا الحق أو تنازل عنه للغير[3]. وقد عرفت المادة 1/1 من اتفاقية هامبورغ الناقل البحري

---

(1) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 453.

(2) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 190.

(3) قرار تمييز حقوق رقم 85/289، مجلة نقابة المحامين عام 1986.

على أنه: "كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر لقاء أجر "وبالتالي فإن الطرفين قد يتمثلان بوسيط يمثل الناقل أو الربان بما له من نيابة قانونية عامة وقد يكون وسيط أو سمسار الناقل مقيم على أرض الميناء أو أمين السفينة[1]. ويعتبر الربان ممثلاً للناقل ويقع عليه مسؤولية تسليم البضاعة، وقد نصت المادتان 115 و122 من قانون التجارة البحرية أنه يقع على الربان مسؤولية تسليم البضائع التي يتسلمها بموجب وثيقة الشحن وتبعة هلاك الموسوق منها[2].

وتبرز بعض الإشكالات عند تأجير السفينة مجهزة فيما يتعلق بتحديد شخص الناقل، وذلك عندما يقوم المستأجر بإصدار سند الشحن الذي يحمل اسم المالك، فهل يستطيع المالك نفي المسؤولية بإبراز عقد الإيجار؟ القانون الفرنسي بت بهذه المسألة ففي القانون الفرنسي الخاص بتجهيز وتأجير السفن نصت المادة الرابعة منه على ما يلي: " كل عقد وكل عمل قانوني يوقعه تابع للمجهز على مطبوعات هذا المجهز تلزمه، ويطبق ذلك على سند الشحن".

وبالرغم من أن نصوص سند الشحن وما يستخلص منها هي المعول عليه لبيان شخص الناقل،[3] إلا أننا نميل إلى اعتبار المالك ناقلاً إذا فوض المستأجر بنقل البضائع دون تفويضه بالإدارة الملاحية والقاعدة العامة أنه يفترض بالشركة المالكة للسفينة أن تكون الناقل إلا إذا تم إثبات العكس.[4] وبهذا الخصوص قررت محكمة التمييز الأردنية بالقرار رقم 93/66 ما يلي: "يعتبر مالك السفينة ابتداءً أنه الناقل ما لم يثبت أنه تخلى عن هذا الحق أو تنازل عنه للغير".

2- الناقل المستأجر Charter Carrier:

لا يكفي مجرد وجود عقد إيجار السفينة لاعتبار المستأجر هو الناقل بل لا بد لثبوت أن المستأجر سواء أكان مستأجراً للسفينة للقيام برحلة أم عدة رحلات أو مستأجراً لمدة زمنية محدودة قد اشترط بالعقد وبنص صريح نقل حقوق استقلال السفينة من المالك إليه، وأنه تم انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر وبالتالي هو الذي

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص190.
(2) قرار تمييز حقوق 549/ 1990، منشورات عدالة.
(3) Indira Carr, Ibid p.83.
(4) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 85/289، ص 1705 من مجلة نقابة المحامين لعام 1986.

يصدر وثيقة الشحن[1] بناء على تفويض للتوقيع على وثيقة الشحن وعند ذلك يعتبر طرفاً في عقد النقل وبالتالي يكون المستأجر هو الناقل إذا آلت إليه الإدارة التجارية [2]. أما بالنسبة لاستئجار السفينة عارية فالمستأجر هو الناقل لأنه هو الذي يقوم بمهمة الإدارة الملاحية والتجارية ويقوم بتعيين الربان وأشخاص الملاحة البحرية فعندئذ يكون المستأجر هو الناقل لأنه هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل ضمن نطاق من تفويضه الثابت بعقد الإيجار.

3- الناقل الفعلي Actual Carrier:

تتطلب عملية النقل في كثير من الأحيان أن تنفذ من قبل ناقل متعاقد وناقل فعلي فيجري إبرام عقد النقل بين الشاحن والناقل المتعاقد، ثم يعهد هذا الأخير إلى تنفيذ عملية النقل عن طريق ناقل آخر يسمى الناقل الفعلي، ويبقى الناقل الأصلي المتعاقد مسؤولاً عن عملية النقل بكاملها[3]، وقد جاءت اتفاقية بروكسل لعام 1924 خلواً من أي إشارة للناقل الفعلي بينما أفردت اتفاقية هامبورغ المادتين (1 و10) لمعالجة موضوع الناقل الفعلي، فقد يقتضي عقد النقل نقل البضائع المرور بمسافات على أرض اليابسة أو عن طريق الجو قبل وصول البضاعة على متن السفينة الناقلة، وقد تقضي عملية النقل نقل البضائع إلى أكثر من ميناء، وقد يجد الناقل المتعاقد بوثيقة شحن مباشرة أن يعهد إلى ناقلين وسيطين للنقل البضائع في أجزاء متتابعة من الرحلة، وعندها يكون الناقل الأصيل هو المسؤول أمام الشاحن أو المرسل إليه، وقد أكدت محكمة التمييز الأردنية ذلك بقولها: "يلتزم الناقل الذي يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على التتابع بكافة الالتزامات اللازمة عن وثيقة الشحن حتى نهاية الرحلة وضامناً أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة عملاً بأحكام الماده 208 من قانون التجارة البحرية، إلا أنه وفي حال الاتفاق على الاستعانة بناقلين ثانويين يتعاقبون على نقل البضائع، فإن كل منهم يعد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء الرحلة التي قام بتنفيذها على اعتبار أنه الناقل الفعلي، يسأل استناداً

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 120 / 1994 منشورات قسطاس.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1990/549 منشورات عدالة.
(3) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، عام 2008، ص 428.

إلى المسؤولية التقصيرية"[1]. وبالتالي فإنه إذا لم يجرِ الاتفاق، فإن المسؤولية عن الأضرار تكون فقط بمواجهة الناقل الأصيل المتعاقد، حيث لا يوجد أي علاقة قانونية تربط الشاحن أو المرسل إليه مع الناقل الفعلي وعليه فإن الناقل الفعلي هو الناقل الذي ينفذ كل أو جزء من عملية النقل استناداً إلى عقد بينه وبين الناقل الأصيل وحسناً فعلت اتفاقية هامبروغ عندما أدخلت الناقل الفعلي طرفاً جديداً قد يشارك بعملية النقل وأعطته تعريفاً، فقد نصت المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ على المقصود بالناقل الفعلي، " فهو كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل، كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ "[2]، ويبدو أن إدخاله (أي شخص عهد إليه بالتنفيذ) يشكل حماية للشاحن وللناقل الفعلي الذي لم يطلع على عقد النقل الأصلي وما يحتويه من شروط.

ثالثاً: المرسل إليه Consignee

بالرغم من أن عقد النقل يتم إبرامه بين الشاحن والناقل ابتداءً، إلا أن هناك طرفاً ثالثاً له علاقة بهذا العقد يظهر بعد إبرام العقد وتنشأ له حقوقاً تتمثل بحقه باستلام البضاعة والاحتجاج على تلفها ونقصانها[3] وإقامة الدعوى بمواجهة الناقل استناداً لسند الشحن وتلقي التعويض عن ذلك ويحق له أن يلقي الحجز على السفينة وتفرض عليه التزامات من أهمها دفع الأجرة إذا تضمن عقد البيع ذلك بمجرد إبرام عقد النقل هو المرسل إليه، قد يقتصر العقد على الناقل والشاحن دون مرسل اليه ويكون ذلك عندما يقوم الشاحن بشحن البضاعة إلى مخازنه في بلد آخر وعند ذلك يقتصر عقد النقل البحري على طرفين الناقل من جهة والمرسل إليه من جهة أخرى، وهذا الأخير هو الذي يقوم بشحن البضاعة فتتوحد فيه صفتي (الشاحن والمرسل إليه). ويتحدد حقوق المرسل إليه من وقت إبرام عقد النقل وإصدار سند الشحن باسمه حيث يصبح الشخص المخول لاستلام البضاعة وإذا حرر سند الشحن للأمر تنشأ حقوق المرسل إليه من وقت تظهيره لصالحه.

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية 87/1017، منشورات عدالة.
(2) المادة 1 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.
(3) وتضمنت المادة 218 من قانون التجارة البحرية على حق المرسل بتوجيه التحفظات الخطية في ميناء التفريغ.

المطلب الثاني: انعقاد عقد النقل البحري وإثباته
Formation of the Contract

يتطلب عقد النقل البحري كغيره من العقود توافر أركانه من محل وسبب وتراضي وأهلية، ولا يجوز شحن البضاعة على السفينة دون رضاء أو علم الناقل أو الربان، وهو ليس من العقود الشكلية االتي تتطلب إجراء معيناً بل هو عقد رضائي وينعقد بمجرد التقاء الإيجاب بالقبول بين الشاحن والناقل، وبالتالي فإن الكتابة ليست متطلباً للانعقاد وإنما هي متطلب لإثبات العقد، وسوف نتناول هذا المطلب في فروع عدة على النحو التالي:

الفرع الأول: خصوصية عقد النقل البحري Specialty of Contract

خرج المشرّع على قواعد الإثبات في المواد التجارية حيث استلزم إثبات عقد النقل بالكتابة[1]، وقد نصت المادة 198 من قانون التجارة البحرية على ما يلي: "يثبت عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري بالبينة الخطية ويطلق على هدا المخطوط اسم إيجار السفينة أو اسم وثيقة الشحن تبعاً لنوع النقل البحري، إلا أن المتعاقدين يعفيان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة" ولذلك فإنه ينبغي التفريق بين عقد النقل وسند الشحن، حيث إن شروط عقد النقل قد لا تكون الوحيدة المذكورة في سند الشحن فمن الممكن أن يتم الاتفاق شفهياً بين الناقل والشاحن قبل تحرير سند الشحن أو إعمال الاعراف التجارية وتعتبر وثيقة الشحن أقوى وسائل الإثبات عند الاختلاف بين طرفي عقد النقل ومن المشاكل التي يمكن أن تثور هي عند تحويل سند الشحن إلى طرف ثالث والذي لا يعلم عن الشروط بين الشاحن والناقل، وفي هذه الحالة فالقاعدة أن مستند الشحن وفيما يتعلق بالطرف الثالث هي عقد النقل المعتبر[2].

الفرع الثاني: سند الشحن البحري Definition of Bill of Lading

لم يرد تعريف وافٍ لسند الشحن في قانون التجارة البحرية الأردني، إلا أن الاجتهاد القضائي قد ذهب إلى أن سند الشحن هو ما يجسد عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد[3]. وقد أشارت إليه المادة 200 من قانون التجارة البحرية

(1) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 459.

(2) Pemela Sellman. p.109.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2001/3148، منشورات عدالة.

بشكل مقتضب بالقول: "أن وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وتنظم على ثلاث نسخ، نسخة للواسق (الشاحن) وثانية للمرسل إليه وثالثة للربان"، وقد ورد تعريف لبوليصة الشحن في تعليمات مزاولة خدمات وسطاء الشحن البحري الصادرة استناداً لقانون السلطة البحرية الأردنية أن بوليصة الشحن هي: "مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على استلام الناقل للبضائع المراد تحميلها وشحنها بحراً موصوفة بالحالة التي سلمت بها وتعطي الحق لحاملها بتسلم تلك البضاعة"[1] وهو تعريف مطابق تقريباً مع تعريف القانون البحري الإماراتي.[2] وقد تكفلت اتفاقية هامبورغ بالمادة الأولى[3] بتعريف سند الشحن على النحو الآتي:

"يقصد بمصطلح، سند الشحن، وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع وشحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة المطابقة من المرسل إليه أو الحامل الشرعي والتي تقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو بموجب الإذن أو لحاملها" وتصدر من مالك السفينة أو ممثله بمجرد شحن البضاعة على السفينة[4].

وتبرز أهمية سند الشحن البحري من كونه إيصالاً على استلام البضائع من قبل الناقل ودليلاً كتابياً على إثبات عقد النقل البحري وشروطه والبيانات الخاصة بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على متن أو ظهر السفينة وهو حجة على الغير بالبيانات الواردة فيه، ولكن يكون للغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفاً في السند وذلك تطبيقاً للقواعد العامة[5] على النحو التالي:

أولاً: بيانات سند الشحن Contents of Bill of Lading

اشترطت المادة (200) من قانون التجارة البحرية الأردني على وجوب توافر بيانات معينة ومحددة في سند الشحن البحري لما لهذه البيانات من أهمية في إثبات أوصاف

(1) المادة 2 من تعليمات خدمات وسطاء الشحن البحري: صادرة عن مجلس إدارة السلطة البحرية الأردنية استناداً للفقرة (ك) من المادة التاسعة من قانون السلطة البحرية الأردنية رقم (47) لسنة 2002.

(2) انظر نص المادة 1/257 من قانون البحري الإماراتي رقم 26 لسنة 1981.

(3) انظر الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لعام 1978.

(4) "A Bill of lading is a document issued by a ship-owner or his represent active once goods have been shipped on board a vessel" Pemela Sellman، Law of international Trade, Cornwall 1995.p.104.

(5) قرار محكمة التمييز الأردني رقم 369 / 1987 منشورات مركز عدالة.

البضاعة وأوزانها وحالتها عند الشحن، واعتبر القانون أن خلو أي نسخة من نسخ وثيقة الشحن من ذكر البيانات التالية أدناه لا تصلح إلا كمبدأ ثبوت بالكتابة وتحتاج إلى إتمام إثباتها بالشهادة، وهناك من يرى أن تخلف أحد البيانات المنصوص على إيرادها بوثيقة الشحن لا يمنع من الاحتجاج بسند الشحن على اعتبار أنه متطلب إثبات وليس انعقاد للعقد، ولكنّ خلو إحدى البيانات يؤدي إلى الانتقاص من قيمة سند الشحن ويتوجب إثبات ما لم يشمله سند الشحن[1].

أما البيانات التي نصت المادة 200 من قانون التجارة على اشتمالها بسند الشحن فهي:

أ. اسم المتعاقدين مجهز السفينة والمستأجر.

ب. تحديد البضائع الموسوقة بنوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها (ماركاتها) وعدد طرودها.

ج. اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها.

د. شروط النقل من أجرة السفينة ومحل السفر والمكان المقصود.

ه. تاريخ تسليم الوثيقة.

و. عدد النسخ التي نظمها الربان.

ز. إمضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيله والواسق.

ثانياً: حجية سند الشحن وبياناته Credibility of Bill of Lading

يعتبر سند الشحن حجة في اشتمال البيانات المعتمدة فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة للغير أيضاً، إلا أن هذه الحجية قابلة لإثبات العكس من قبل الناقل أو الشاحن، أما بالنسبة للغير حسن النية فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء بسند الشحن ولكن الغير يجوز له إثبات عكس البيانات الواردة بسند الشحن، أما بالنسبة لحجيّته فيما يتعلق بحال البضاعة فيعد دليلاً على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيها. وبهذا قررت محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم 3148 مايلي: "حيث إن بوليصة الشحن لم تتضمن في خانة وصف البضاعة والطرود، إن البضاعة قد تم شحنها على سطح السفينة، فلا محل لإعمال أحكام المادة 211 لاستبعاد تطبيق

---

(1) هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، عام 1996، ص 18 ـ 19.

أحكام المادة 213 من قانون التجارة البحري رقم 1972/12 إضافة إلى أن قول الجهة المميزة بشحن البضاعة على سطح السفينة جاء قولاً مجرداً من الدليل، مما يتعين معه الالتفات عنه ورد هذا السبب." أما بالنسبة إلى التاريخ فإذا كان الناقل قد طلب إثبات تاريخ الشحن فإن ذلك يعد دليلاً على حدوث الشحن بالتاريخ المدون بالسند، وعادة ما ينظم سند الشحن من ثلاث نسخ [1]، تسلم واحدة للشاحن وأخرى للمرسل إليه ويحتفظ الربان بالنسخة الثالثة، واستناداً لإلزامية ذكر هذه البيانات التي وردت كقاعدة آمرة بمنطوق المادة (200) من قانون التجارة البحرية فإن عدم إيراد أي منها في وثيقة الشحن يقلل من أهميتها في إثبات غاياتها ويستدعي وسائل إثبات أخرى، ومن جانب آخر فإن تضمين السند لأية بيانات أخرى إضافية هو أمر جائز وعادة ما يتم إضافة رأي الناقل عن طريق من يفوضه عن واقع البضاعة أو تضمين السند التحفظات على حالة البضاعة، أو عبارات التجهيل عند الشكّ في محتويات وعدد وكمية البضاعة ولكن يقع على الناقل بيان الأسباب الجدية للشك بحالة البضاعة حسب البيانات المقدمة من الشاحن وقد اعتبرت محكمة التمييز السوريّة أن تحفظ الناقل على بيانات الشاحن بسبب اضطرار السفينة للإبحار الفوري وعدم توفر الوقت الكافي للتأكد من عدد البضاعة ووزنها وحالتها تحفظاً جائزاً مقبولاً [2].

وبتدقيق النظر في بيانات سند الشحن نتوقف عند بند إمضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيله والذي أصبح متطلباً لا ينسجم مع ظهور وثائق الشحن الإلكترونية حيث يقوم الربان أو مالك السفينة بتوقيعه توقيعاً إلكترونياً، ويتم إرسال نسخة منه إلكترونياً إلى المرسل إليه وتكمن الإشكالية في وصوله إلى بلد المرسل إليه التي لم تقر وتعترف بالتوقيع الإلكتروني، مما يعقد إمكانية تجير السند وبيع البضاعة وهي في عرض البحر أو الاقتراض من البنوك.

وقد تنبهت اتفاقية هامبورغ لذلك فنصت بالمادة 2/14 على أن التوقيع على وثيقة الشحن من الممكن أن يكون بالكتابة اليدوية أو الفاكس أو بالختم أو بأي وسيلة إلكترونية بشرط عدم تعارضها مع قانوني الدولة التي صدرت عنها والقيد الوحيد على

---

(1) ليس شرطاً أن ينظم سند الشحن من ثلاث نسخ ويتفاوت ذلك من قانون إلى آخر، فمثلاً تنص المادة 145 من القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 على تنظيم سند الشحن من نسختين.

(2) قرار محكمة التمييز السورية رقم 22 /97 منشور في مجلة القانون الصادرة عن وزارة العدل السورية عدد 18 لسنة 1979.

قانونيتها هو أن تكون الدولة التي صدرت وثيقة الشحن على أرضها تجيز وتقر الاعتراف بالتوقيع الإلكتروني.[1]

ونظراً للطبيعة الخاصة لعقد النقل البحري وتعدد بنوده وضرورة انسجامها مع إرادة طرفي العقد وكذلك الاتفاقيات الدولية، فإن القاعدة الأساس عند تفسيره في حالة غياب النص هي الرجوع إلى الأعراف والعادات البحرية ما لم يتفق على غير ذلك، وإذا شاب النص أي إبهام وغموض فيتوجب الرجوع إلى النية المشتركة للمتعاقدين وعادة ما تحرر عقود النقل باللغة الإنجليزية أو الفرنسية وعندها يجب تفسير العبارات الغامضة بالمعنى الفني والقانوني لهذه العبارات باللغة المستعملة، ويراعى في تفسير النص الغامض مصلحة الشاحن وهو الطرف المذعن[2]، وإذا تضمن عقد النقل شروطاً خطية تتضارب مع المطبوعة فيرجح الشروط الخطية. وإذا كان النقل بواسطة إيجار السفينة مع وجود سند للشحن البحري وحصل أي تباين بينهما فترجح شروط سند الإيجار في علاقة المؤجر مالك السفينة مع المستأجر، أما في علاقة المستأجر مع الشاحن فترجح شروط سند الشحن.

ثالثاً: نسخ سند الشحن الأصلية Original Copies of Bill of Lading

يعتبر سند الشحن البحري من أهم وثائق الشحن للتجارة والنقل على الخطوط البحرية، وقد نصت المادة (200) من قانون التجارة البحرية الأردني على أن وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على ثلاث نسخ: والمقصود بالبضائع الموسوقة هي البضائع المشحونة، وتنص المادة على أن الثلاث نسخ المحررة لسند الشحن وهي نسخة للواسق (الشاحن) ونسخة للمرسل إليه وثالثة للربان.

ولكنها في عقود إيجار السفن فإنها تخضع لشروط التأجير والنقل وقد بدأت تأخذ شكلاً موحداً هو تصميم SITPRO ويمكن التغاضي عن بعض بنوده أو الإضافة لما يسمح به القانون أو يتفق عليه الأطراف لكل نوع من أنواع إيجار السفن[3]،

(1) Indira carr, international trade law, ibid, p. 142.

(2) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 191.

(3) Dennis Badger & others International physical Distribution, and Cargo insurance 1993.p150.

وينظم على نسختين أصليتين وهناك نماذج يشار إليها بأسماء دالة على نوع تأجير السفن.[1]

رابعاً: أشكال سندات الشحن Forms of Bill of Lading

تصنف سندات الشحن إلى عدة أشكال وتكتسب مسميات مختلفة باختلاف الغاية من التصنيف فقد يجري تصنيفها حسب غاية انتقالها وتداولها، وبهذا الخصوص يصدر سند الشحن باسم شخص معين قد يكون المرسل إليه أو البنك فاتح الاعتماد المستندي بناء على طلب مستورد البضاعة وقد يصدر بالأمر ويكون قابلاً للتداول بالتظهير وقد يصدر لحامله وهذا نادر الحدوث في النقل البحري التجاري[2].

وإذا صدر سند الشحن باسم صاحب البضاعة ولا يكون قابلاً للتداول ولا تسلم البضاعة من قبل الربان إلا للشخص الذي صدر السند باسمه في حال عدم النص على حظر تداوله أو حوالته قد ينتقل للغير عن طريق حوالة الحق التي نظمها القانون المدني وبهذه الحالة يجب إعلام الربان بذلك لغايات تسليم البضاعة إلى الشخص المحال عليه السند[3].

أما سند الشحن الصادر للأمر (order bill) وهي الأكثر استعمالاً فيكون قابلاً للتداول بالتظهير، ونص القانون على اشتراط ذكر عبارة قابل للتداول، وتوقيع حامل السند هو تظهير ناقل للملكية وإذا تم تظهيره على بياض فيعتبر أنه مظهر للحامل وهذا النوع من السندات أكثر ملاءمة لحاجات التجار أصحاب البضائع، حيث يستطيع بيع البضاعة قبل وصولها وبمجرد تظهيرها ينتقل حق الملكية للمظهر إليه من وقت توقيعها من المظهر وتسلم البضاعة لحامل لسند الذي يحوزه بحكم التظهير، كما تنتقل المصلحة التأمينية للمظهر إليه بمجرد التوقيع له من المظهر المالك الأصلي.[4] على أنه لا تضامن بين الموقعين على سند الشحن لأن البضائع المشحونة تنتقل

---

(1) These standard forms are refereed by code name. For e.g.: the "Gencon" voyage charter or the "Baltime" time charter. These form were work out by the Baltic and international maritime conference and are widely used. See Girme, Shipping Llaw, Sweet & Maxwell, 1987, p.83.

(2) عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 298.

(3) طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 110.

(4) بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، مرجع سابق، ص 103.

من يد إلى أخرى بسرعة وفي أماكن مختلفة، كما لا يجوز للربان الاحتجاج في مواجهة المظهر إليه بالدفوع التي له قبل الشاحن المظهر، إذ إن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفوع على الحامل حسن النية تنطبق على انتقال سند الشحن بطريق التظهير كما هو الحال في الأوراق التجارية.

أما سند الشحن للحامل فهو الذي يتم تداوله بالتسليم، ويدون عليه "لحامله" وحامل السند يستطيع تسلم البضاعة بمجرد إبراز السند للربان السفينة [1]، وحيث إن هذا النوع من السندات يقوم على مخاطرة جسيمة فقد يستغل إليه تداوله فيتم سرقته أو احتمال ضياعه مما جعله نادراً الوقوع في تجارة النقل البحري.[2]

وعملياً يمكن لسند الشحن أن يصدر بعدة مسميات مختلفة[3] قد تتعلق بتنوع أداة النقل أو عن طريق وسيلة أخرى إلى جانب السفينة لنقل البضاعة أو مدى احتواء الوثيقة للشروط المتفق عليها ويمكن ذكرها على النحو التالي:

- سند الشحن المكتمل (Complete form) والذي يحتوي على جميع شروط عقد النقل.
- سند الشحن المختصر (A short form bill) والذي يحتوي على أهم الشروط فقط.
- سند شحن لحاويات (a containerized bill) ويستعمل عند شحن البضاعة المحملة بالحاويات.
- سند الشحن المباشر المركب أو المشترك (a combined transport bill) ويصدر عند شحن بضاعة لنقلها بالسفينة بالإضافة إلى وسيلة نقل أخرى[4].

(1) المادة 204 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972.

(2) لطيف جبر كوماني ـ القانون البحري ـ عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003، ص 95.

(3) Pamela Sellman، Law of International Trade، Ibid p.104.

(4) وقد أقره قانون التجارة البحرية بالمادة 208، إن وثيقة الشحن المباشرة وهي تسليمها ناقل أول ويتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة وتلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها فهو ملزم خاصة بضمان أفعال الناقلين المتعاقبين الذين يتسلمون البضاعة، ولا يسأل كل من هؤلاء إلا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير.

المطلب الثالث: سند الشحن البحري وأنواعه والضمان البحري

وسوف نتناول هذا المطلب في فروع عدة على النحو التالي:

الفرع الأول: وظائف سند الشحن البحري The Function of Bill of Lading

من هذا التعريف السابق لسند الشحن يمكن استخلاص ثلاث وظائف أساسية يؤديها السند وهذه الوظائف هي:

أولاً: سند الشحن أداة لإثبات شروط وعقد النقل An Evidence of a Contract

ذكرنا أن عقد النقل هو عقد رضائي ينعقد بناءً على إرادة الشاحن والناقل وفحواه هو نقل البضاعة بحراً وتسليمها إلى المرسل إليه أو الجهة أو الهيئة المخولة بتفريغ البضائع ولا تعد الكتابة المنصوص عليها بالمادة 198 شرطاً للانعقاد بل هي متطلب لإثبات العقد بالإضافة إلى رسائل الإثبات الأخرى؛ كتعزيز لإثبات السند في الإيجاب أو القبول كما لايلزم إثبات الإيجاب والقبول بمحرر واحد وإنما تكفي مثل المكالمات والإقرار الصادرة بين الطرفين.[1]

تعتبر حجية سند الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه: الشاحن والناقل كما تكون له حجية على الغير بالبيانات الموجودة فيه كالمرسل إليه والمؤمن على البضائع[2]، إلا أن الغير يستطيع إقامة الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفاً في السند وذلك تطبيقاً للقواعد العامة[3]، واشترط القانون بتحرير سند الشحن وتضمينه الشروط والبيانات الأساسية ومن ضمنها نوع البضاعة ووزنها أو مقدارها وحالتها عند تحميلها، ومن غايات تحرير سند الشحن هو إثبات عقد النقل بوسيلة إثبات قاطعة لا مجال للطعن بها أو بشروطها إلا بالتزوير وتغني لمن تمسك بها عن أية وسيلة إثبات أخرى، وتحرير سند الشحن قد يؤدي للمستوردين والمصدرين دوراً آخر في عمليات فتح الاعتماد المستندي وإجراءات تسديد ثمن البضاعة.

---

(1) نقض طعن 739 لسنة 49 في جلسة 2008 نوفمبر 1983 محكمة النقض المصرية نقلاً عن علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص457.

(2) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية 1993 ص 194.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 87/309 مجلة نقابة المحامين، ص 1614.

ثانياً: سند الشحن دليل إثبات على ملكية البضاعة
Document of Title to the Goods

يعتبر سند الشحن البحري سند بملكية البضاعة وبموجبه يمكن لحامل سند الشحن الاسمي أو للأمر إثبات حيازة البضاعة حيازة حكمية أو رمزية بمعنى أن حامل السند هو المالك بحكم القانون حتى لو كانت البضاعة ليست بحيازته المادية، وينبغي على ذلك أنه لا تطبق عليه قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما أن تجيير سند الشحن هو بمثابة إرسال رمزي للبضائع (Symbolic delivery) حتى لو كانت البضائع في طريقها بالبحر[1] وبمجرد التجيير يستطيع المجير له أن يطالب بالبضاعة ويتمتع بالحقوق ويلتزم بالواجبات المدرجة بعقد الشحن؛ فالعقد يمثل البضاعة مشحونة كانت أم لا ويمكن بيع البضاعة بتجيير السند الممثل لها وتصبح حيازته حيازة (قانونية) للبضاعة.[2]

ثالثاً: سند الشحن أداة استلام البضاعة لنقلها البحر
As a Receipt for Goods Shipped

سند الشحن يمثل أيضاً إيصالاً باستلام البضاعة من الناقل وفي بعض الحالات يتم استلام البضاعة قبل شحنها على متن السفينة فيتم إثبات واقعة الاستلام ودخول البضاعة في عهدة الناقل، وإذا كانت بمراحل الشحن فيتم إثبات واقعة التسليم والشحن أيضاً، وفي الحقيقة فإن وصل الاستلام يثبت ثلاثة أمور مهمة تتعلق بالشحنة وهي كمية البضائع المسلمة للناقل وحجمها، وبيان علامات البضائع المسلمة وحالة البضاعة الظاهرة ووصفها من قبل الناقل، ويستطيع الناقل أن يثبت عكس البيان عن حالة البضاعة ويقع عبء الإثبات على عاتقه[3].

الفرع الثاني: أنواع سندات الشحن Types of Bill of Lading

أولاً: سند الشحن النظيف Clean Bill of Lading

وبالإضافة إلى التقسيم السابق لسند الشحن هناك تقسيم مهم يتعلق بتقدير حالة البضاعة حيث يصدر سند الشحن ممن يمثل الناقل وهو الربان متضمناً إفادة قد تؤثر

---

(1) Pamela Sellman, Law of International Trade، Ibid, p.112.

(2) طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 109.

(3) The Saudi Grown [1986] Lloyds Rep 255.

على مسؤوليته، وهذه الإفادة إما أن تكون إصدار سند شحن نظيف خالي من أية تحفظات (Clean Bill of Lading) على البضاعة المشحونة، فإذا تأكد الريان من كل ذلك ولم يورد أي تحفظات كان السند الشحن هو سند شحن نظيف وعادة ما يدون الريان عبارة (Shipped in apparent good order and condition....)، وهذا يرتب على الناقل دليل إثبات أنه تسلم البضاعة المراد نقلها دون أي تلف أو نقص وأنه ملزم بإيصالها كما تم تدوينه بسند الشحن وما على المرسل إليه إلا إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد وقع خلال الرحلة البحرية والتمسك بسند الشحن النظيف ويكون الناقل بهذه الحالة مسؤولاً عن الأضرار. وقد نصت المادة 95 من قانون التجارة البحرية على أن كل مالك سفينة مسؤول شخصياً عن الالتزامات الناجمة عن الأعمال التي يقوم بها الريان والعقود التي ينشئها أثناء ممارسته صلاحياته القانونية، وحيث إن الريان هو الذي يصدر بوليصة الشحن ويوقع عليها فإذا أدرج في متنها أن كمية البضاعة وعددها وأن حالتها جيدة ويكون ملزماً بتسليمها بكامل عددها ووزنها بحالة جيدة، فإذا وصلت متضررة وناقصة فإن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار والنواقص التي تلحق بالبضائع، وقد اعتبر القانون البريطاني بموجب تشريع نقل البضائع بطريق البحر لعام 1971 أن تدوين هذه العبارة Shipped in apparent good order and condition من قبل الناقل أو من يمثله يعتبر حجة قاطعة غير قابلة لإثبات العكس.[1]

ثانياً: سند الشحن غير النظيف Non Clean Bill of Lading

وإما تضمين السند عدد من التحفظات (Observations) يدون فيها الناقل ما شاهده من عيوب تخص حالة البضاعة كتدوين حالة التغليف السيئة أو الإشارة إلى الصدأ على قضبان الحديد المنقولة فإذا ثبت للريان أن هناك نقصاً في وزن البضاعة weigh أو في عددها quantity أو حالتها condition أو تلف جزء منها أو أن تعبئتها أو تغليفها Backing معيباً، فله تسجيل هذه التحفظات صراحة وذكر الوزن أو العدد الحقيقي أو الإشارة إلى سوء التغليف والتعبئة، فإذا ذكر ذلك سميت وثيقة الشحن هذه بـ (Closed bill of lading)[2] وإذا لم يكن العيب أو النقص أو التلف واضحاً للريان ولديه

(1) John Wilson, Carriage of Good by Sea, ibid, p.171, also see H.Ivamy, shipping law, ibid, p.11.
(2) Pamela Sellmain, p.106.

أسباب وجيهة للشك بحالة البضاعة فله أن يرفض ما يدلي به الشاحن،[1] وقد سمح له القانون بتضمين السند تحفظاً عاماً كالقول (Said to be in a good condition) اي أن البضاعة حسب ما قيل إنها بحالة جيدة، أو أن العدد والوزن والحالة مجهولة quantity، weight، contents، condition value are unknown.[2] وهذه العبارات تفقد سند الشحن قوته ولا يعتبر أنه سند شحن نظيف، ويقع على الناقل ذكر أسباب وجيهة للشك ومبررة للتحفظات كعدم وجود وقت كافٍ نتيجة تأخر الشاحن بإحضار البضاعة لفحص البضاعة والاضطرار إلى الإبحار أو عدم توفر الخبرة الكافية للكشف عن البضاعة[3] إلا أن الشاحن قد يصر على إصدار سند شحن نظيف لما لذلك من أهمية ائتمانية أو أن عقد البيع تضمن شرطاً بأن يكون من أوراق الاعتماد المستندي وثيقة شحن نظيفة وهناك من يرى بأن تضمين سند الشحن شروط تجهيل مخالف للقانون ويعتبر شرطاً من شروط الإعفاء[4] أو قلب عبء الإثبات[5] وقد أوجب القانون الأردني إثبات جدية الشك وكذلك نصت المادة 1/16 من اتفاقية هامبورغ على ذلك [6].

ثالثاً: السند برسم الشحن Bill of Lading for Shipment

القاعدة العامة لإصدار سند الشحن هو تاريخ التحميل على متن السفينة وإبحارها، إلا أنه وفي حالات كثيرة أجازها القانون يجوز أن يحرر سند الشحن قبل شحن البضاعة ويسمى بالسند برسم الشحن received for shipment bill (Bill of Lading For Shipment) ويشير ذلك إلى أن الناقل قد قبل نقل البضاعة وأنها أصبحت تحت سيطرته[7] وقد أجاز قانون التجارة البحرية الأردني هذا النوع من السندات إلا أنه أوجب استبداله بسند الشحن العادي بعد شحن البضاعة معنوناً بعبارة مشحون Shipped bill[8]. والغاية من هذا الاستبدال هو بيان اسم السفينة وتاريخ الشحن وقد أقرته اتفاقية هامبورغ لنفس الغايات.[9]

---

(1) قرار محكمة التمييز رقم 480/626 مجلة نقابة المحامين لعام 1986، ص 1688.
(2) Robert Grime, shipping law sweet &Maxwell,p.80 -1978.
(3) علي جمال الدين عوض، مرجع سابق، ص 469.
(4) عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ص 290.
(5) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 626/ 85 مجلة النقابة 1986، ص 1688.
(6) William Tetley, Marine Cargo Claims,Butterworth,2nd –London…
(7) Pamela Sellmain, Law of international Trade. Ibid, P.104.
(8) لطيف كوماني، القانون البحري، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع 2003، ص 97.
(9) انظر الماده 15 فقرة 2 من اتفاقية هامبورغ، والمادة 5/202 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

ويبدو أن الغاية من هذا النوع من السندات مراعاة شركات النقل الضخمة والتي قد يصعب عليها تحديد اسم السفينة الناقلة أو المتوفرة كما يساعد السند برسم الشحن على سرعة إرساله إلى المستورد وتقديمه للبنك لغايات عدم تجاوز مدد تقديم الاعتماد المستندي. كما يمكن الناقل الذي يملك سفناً عديدة تعمل على خط ملاحي معين من اختيار السفينة الناقلة المناسبة، وللناقل تقاضي الأجرة من تاريخ إصدار السند برسم الشحن.

الفرع الثالث: خطاب الضمان البحري Letter of Indemnity

أولاً: تعريف خطاب الضمان ومبرر إصداره Definition of Letter of Indemnity

لم يتعرض قانون التجارة البحرية الأردني لخطاب الضمان بعكس بعض التشريعات العربية الأخرى[1]، إلا أن المقصود بخطاب الضمان البحري يختلف تماماً عن خطاب الضمان الذي نظمه القانون المدني، فالمقصود بخطاب الضمان البحري هو "ورقة الضد Counter letter أو ورقة الضمان " التي درج العرف البحري على اتباعها لتفادي تحفظات للربان على حالة البضاعة ووزنها وعددها وتعبئتها، فذكر التحفظات قد يسبب ضرراً للشاحن لأن المشتري يكون قد اشترط في عقد البيع شحن البضاعة بموجب سند شحن نظيف وبهذا قد يتمكن من بيعها وهي في الطريق وقد يقترض من البنك بضمانة سند الشحن النظيف[2] وسند الشحن النظيف من أهم أوراق الاعتماد المستندي (Letter of Credit) الذي هو الضمانة الحقيقية للبائع أو المصدر لاستلام ثمن البضاعة، وعليه فإن الشاحن يسعى جاهداً لإقناع الربان بعدم إيراد التحفظات على سند الشحن وإصدار سند شحن نظيف لقاء تزويد الشاحن للناقل " بورقة ضد " أو ورقة الضمان (Letter of Indemnity or Guarantee) حيث يتم إدراج التحفظات فيها ويتعهد فيها مالك البضاعة (الشاحن) بعدم مطالبة الناقل عن أية عيوب أو نقص أو تلف يظهر عند إيصال البضاعة وكذلك تعويض الناقل عن أية مطالبة تنهض في مواجهته من قبل

(1) عالج قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990 خطاب الضمان بالمادة 207 حيث نصت المادة على: "كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خالٍ من التحفظات على البيانات الواردة به لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات".

(2) مصطفى كمال طه، أساسيات عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 197.

المرسل إليه أو ممن جرى تجير السند له، وقد عرفته محكمة النقض المصرية على أنه: "خطابات الضمان هي الأوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن[1].

ثانياً: القيمة القانونية لخطاب الضمان البحري

The Legal Value of Letter of Indemnity

خطاب الضمان البحري أو (ورقة الضمان) هو محاولة للتغطية على حقيقة وضع البضاعة المنقولة بسند شحن نظيف للمرسل إليه، وقد اعتبرته قواعد هامبورغ باطلاً لا أثر له تجاه الغير بما في ذلك المرسل اليه[2]، ولهذا فقد تعرض له القضاء وحدد أثره فيما بين عاقديه (الشاحن والناقل) ولا يمكن الاستناد إليها بمواجهة الغير أو المرسل إليه الذي يبقى حقه ثابتاً للمطالبة بالتعويض من النقص أو التلف الذي يلحق بالبضاعة استناداً إلى سند الشحن النظيف والخالي من التحفظات، فإذا تحمل الناقل هذا التعويض، فله أن يعود إلى الشاحن مالك البضاعة ومطالبته استناداً إلى ورقة الضمان بمقدار ما تحمله وتقوم دعواه على أساس المسؤولية التعاقدية، وقد تأكد ذلك بقرار محكمة النقض المصرية (الطعن رقم 277 سنة 43 ق جلسة 1976/12/27) ما يلي:

"متى كان خطاب الضمان ـ وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة ـ حجة على عاقديه وحدهما (الشاحن والناقل) ولا يعتبر حجة على الغير كحامل سند الشحن، حيث إن الدعوى التي يقيمها الناقل البحري ضد الشاحن يطالبه فيها بالتعويض الذي دفعه إلى المرسل إليه استناداً إلى خطاب الضمان الذي أصدره الشاحن مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات يكون أساسها المسؤولية التعاقدية وليست المسؤولية التقصيرية، وقد تقرر أنه إذ التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه لا يكون أخطأ في تطبيق القانون"[3].

على أنه إذا قصد الناقل والشاحن بعدم ذكر التحفظات على حالة البضاعة في سند الشحن وكان من شأنها أن تمس الغير بما في ذلك المرسل إليه والمؤمن، ففي هذه

(1) هاشم الجزائري وعبد العزيز الشامسي، الوسيط في شرح القانون البحري. مرجع سابق، ص 240.
(2) انظر المادة 2/17 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.
(3) الدكتور احمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 211.

الحالة إذا كان التحفظ غير المدرج متعلق ببيانات قدمها الشاحن لإدراجها في سند الشحن، فإن الناقل لا يحق له الرجوع على الشاحن بأي تعويض. ويسأل الناقل عن الخسارة التي تلحق بالطرف الثالث، وقد قررت محكمة التمييز الأردنية بأن مطابقة بيان الحمولة لبيانات الشحن مفترضة، فإن كان غير ذلك قام الدليل على مسؤولية الناقل إلى أن يثبت العكس[1].

المطلب الرابع: التزامات طرفي عقد النقل البحري
Obligations of the Contracting Parties

بانعقاد عقد النقل بين طرفيه الشاحن من جهة والناقل من جهة أخرى تتولد التزامات متبادلة تترتب على كل منهما وتبدأ هذه الالتزامات من لحظة تسليم وانتقال البضاعة إلى عهدة الناقل، وهو تصرف قانوني يرتب التزاماً على عاتق الناقل باعتباره بداية سريان النطاق الزمني للنقل البحري، ويقضي بوجوب المباشرة بنقل البضاعة إلى الميناء المقصود على متن السفينة المحددة بعقد النقل وتفريغها وتسليمها للمرسل إليه أو سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين والأنظمة في ميناء التفريغ تسليمها إليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن حيث ينتهي النطاق الزمني للعقد، ولتفصيل ذلك سنتعرض لأهم التزامات الواقعة على طرفي عقد النقل في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: التزامات الناقل Obligations of Carrier

أولاً: تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ومهيأة لنقل البضائع
Make the Ship Seaworthy and Cargo Worthy

ألقى قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 على الناقل واجباً ملزماً بتوفير سفينة صالحة للملاحة[2] Seaworthy ship ومجهزة بالبحارة والمؤن من وقت بداية التحميل وحتى وقت الإبحار، وقد تعرضت المحاكم البريطانية لوضع معيار للسفينة الصالحة للملاحة، فقد جاء بقانون التأمين البحري الإنجليزي لعام 1906 أنه يتطلب أن تكون السفينة صالحة للملاحة بحيث تكون على قدر معقول من التأهيل بكافة

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 666 /84 مجلة النقابة لسنة 1978، ص 2062.
(2) المادة 1/212 من قانون التجارة البحرية الأردني.

أشكاله لمقاومة الأخطار المعتادة لمخاطر البحر Pearls of Sea [1]، وعبارة على قدر معقول هي مساءلة موضوعية تحدد بناء على حالة السفينة وظروف الرحلة قد تشمل بالإضافة إلى هيكلها كفاءة الطاقم البحري في الملاحة واستعمال الأجهزة اللازمة كأجهزة إطفاء الحريق[2]، وتختلف صلاحية السفينة للإبحار عن لياقة السفينة وقدرتها للتعامل مع طبيعة البضاعة المنقولة cargo worthiness فمثلاً عندما يتم نقل بضائع من اللحوم المجمدة بأنها تحتاج إلى سفينة مجهزة بأجهزة تبريد كافية، أو عندما يتم نقل حيوانات حية فيستوجب توفير تهوية كافية في السفينة. [3] ويعتبر التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة ومهيأة للنقل حسب طبيعة البضائع المشحونة cargo worthiness بالعقد التزاماً بتحقيق الغاية من النقل وعلى الناقل أن يكون حريصاً ويتوجب عليه أن يبذل العناية المعقولة في عقد النقل البحري ويقول Wilson:

The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: A) make the ship seaworthy. B) Equip and supply the ship. C) Make the holds ‹refrigerating and cool chambers ‹and all other parts of the ship fit and safe for their reception ‹carriage and preservation[4].

وقد قررت المحاكم البريطانية أن عدم بذل العناية الكافية (due diligence) لتوفير سفينة صالحة للملاحة ومهيئة لتلقي البضاعة هو فعل يرقى إلى الإهمال ففي قضية The Amstel Slot والتي تتعلق بسفينة عانت من تحطم ماتور التشغيل (engine breakdown) نتيجة عدم صلاحية (reduction gear) فإن المحكمة عاملت عدم بذل الحرص والعناية الكافية بشكل مشابه للتعامل مع الإهمال.[5]

(1) Section 39 of Marine Insurance Act 1906. Chalmers 1906 p58.

(2) في قضية The Star Sea البريطانية قررت المحكمة البريطانية العليا أن عدم جاهزية معدات مقاومة الحريق تجعل من السفينة غير صالحة للإبحار. انظر The Star Sea (19951–Lloyds Rep 651).

(3) See A.E Reed V. Page, Son & East Ltd (1927) IK.B. P 743.

(4) John Wilson, ibid, p 192.

(5) Judge Delving said "lack of due diligence is negligence, what is at issue is whether there was an error of judgment that amounted to professional negligence", Amstel slot, the (1963) 2 Lloyd's rep 223.

ثانياً: الالتزام بشحن البضاعة ورصها وتحزيمها والعناية بها

Obligation to Take Care of Cargo

تضمنت قواعد فيسبي Visby rules بالمادة 3/فـ2 أن من مهام الناقل بذل العناية والحرص على تحميل البضاعة ورصها ونقلها وحفظها حتى وصولها subject to the provision of article IV، the carrier shall properly and carefully loads، handle، stow، carry، keep، care for and discharge the goods delivered.

الأصل أن يتولى الناقل مهام الشحن عن طريق شركات متخصصة تقوم برفع البضاعة من على رصيف الميناء إلى متن السفينة بواسطة آلات ومعدات مصممة لهذا الغرض ومنها الرافعات الشوكية في الموانئ اللازمة للوصول إلى السفينة، وتبدأ عملية الشحن تحت إشراف الربان عند توفير سفينة صالحة للملاحة في ميعاد الشحن المتفق عليه. وإذا بدأ الشحن على متن السفينة أو على ظهرها فيقع على عاتق الناقل مهمة رصها[1] وتوضيبها ووضعها في الأماكن المخصصة في عنابر السفينة وبطريقة تحفظها من التلف ويشرف الربان على عملية الرص سواء إذا قام بها البحارة العاملون على ظهر السفينة أو تم الاستعانة بشركات متخصصة بوضع البضاعة في أماكن مناسبة ووضع الفواصل بينها لإبعادها عن الأخطار أو إلحاق الضرر بها من البضائع الأخرى المشحونة بالسفينة فلا يمكن شحن كميات من التبغ ووضعها بجانب الزيوت لاحتمال تأثرها وإفساد طعمها[2]، وفي حال تضرر البضاعة بسبب سوء التوضيب والرص والحزم وسواء وقع ذلك من قبل شركات متخصصة استدعاها الناقل أو من قبل مستخدمه فإن الناقل يتحمل تبعة ذلك لإخلاله بالتزام رتبه القانون على عاتقه وهو بذل العناية المعقولة to exercise due diligence اللازمة لتحميل ورص البضاعة.

الأصل في الشحن البحري هو نقل البضائع داخل عنابر السفينة وعدم جواز الشحن على سطح السفينة نظراً لما قد تتعرض له من مخاطر الطقس والأمواج العالية، إلا أن الشحن على السطح قد يصح إذا طلب الشاحن ذلك ويشترط توثيق طلبه كتابةً

---

(1) يقصد برص البضاعة في السفينة: وضعها بطريقة فنية تضمن توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية ويجب على الربان الإشراف عليها وعادة ما يجري رص البضاعة في عنابر السفينة، وقد صدرت معاهدت لندن لعام 1930 الخاصة بخطوط الشحن المنتظمة وتضمنت قواعد رص البضاعة بطريقة فنية ومسؤولية الناقل عن ذلك. وجاء بقرار محكمة النقض المصرية: "الناقل باعتباره المدين في تنفيذ الالتزام يقع على عاتقه رص البضاعة بطريقة تجنبها الهلاك أو التلف وتحافظ على السفينة وحمولتها". الطعن رقم 2136 سنة 55 قجلسة 1991/12/30. محكمة النقض المصرية.

(2) رسالة دكتوراه للمؤلف: التامين البحري للبضائع وفق شروط التامين المعهدية "دراسة مقارنة بين القانون الأردني والبريطاني عام 1998" - جامعة East Anglia - بريطانيا.

أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة نقلها على السطح أو جرى العرف في ميناء الشحن على شحن البضاعة على السطح، وإذا لم يوجد وثيقة تفيد الاتفاق على النقل على السطح، فهي قرينة قاطعة للمرسل إليه على أن النقل تم مخالفاً، ويسأل الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إلا أنه وعلى ضوء زيادة استخدام الحاويات، فالناقل يملك شحن الحاويات على سطح السفينة بشرط الحصول على موافقة الشاحن.[1]

ثالثاً: الالتزام بتنفيذ عملية النقل Obligation to Carriage

غاية عقد النقل هو نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وهو جوهر عقد النقل، فالناقل بالتزامه هذا يحقق غاية العقد الأساسية وعليه لهذه الغاية الإبحار في الوقت المعقول أو المتفق عليه وسلوك الطريق المعتاد للمكان المقصود ولا يجوز تغيير السفينة التي تم شحن البضاعة على متنها ما لم ينص القانون أو يتفق على ذلك، وهو ما يعرف بـ Transshipment [2] (الاقطرمة) وتعني نقل البضاعة من سفينة إلى أخرى، وبهذه الحالة يجب أن تكون السفينة الأخرى صالحة للملاحة وعادة ما يتم اللجوء إلى هذه العملية، في حال تعرض السفينة الناقلة الأولى لعطل فني طارئ أو جنوح مفاجئ. وتنص المادة 2/215 على أنه يقع على عاتق الناقل المحافظة على البضاعة التي تشحن على السفينة وحمايتها من الضرر واتخاذ ما يلزم من إجراءات معقولة ومتوافرة لحماية البضاعة من الأمواج العالية ورذاذ البحر لحين إيصالها للميناء المقصود، وإذا تعذر ذلك بسبب طارئ أو قوة قاهرة فعليه إيصالها إلى أقرب ميناء من الميناء المقصود.

رابعاً: إتمام الرحلة بالوقت المعقول والمتعارف عليه وبالطرق العادية المألوفة للإبحار

Complete the Voyage According the Ordinary Course of Transit with in the Reasonable Time

بالرغم من عدم تحديد تاريخ محدد بالذات لوصول السفينة، فعلى الناقل إتمام الرحلة وتفريغ البضاعة في وقت معقول وتجنب التأخير إلا إذا كان خارج سيطرة الناقل

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي، بيروت، 2006، ص 226.

(2) The definition of tranceshipment is taking goods off one vessel and loading them onto another. See:
Brown, Dictionary of marine Insurance terms 2012, wither by Co.Ltd London, p.404.

وبعد تحديد معيار التأخير وفي حال عدم الاتفاق على ميعاد معين، يتم الرجوع إلى العرف السائد في ميناء الشحن[1]، ويقع عليه السير بالطريق المعتاد إلى ميناء التفريغ وعدم الانحراف (Deviation) بالسفينة عن الطريق المتفق عليه not to deviate from the agreed route لأنه قد يعرض البضاعة لأخطار ما كانت لتحدث لو سلك الطريق المعتاد ولا يعفى الناقل من مسؤوليته عن الانحراف إلا لأسباب مبررة كالانحراف لغايات إصلاح السفينة أو إنقاذ أرواح أو تفادي الخطر سواء أكان للسفينة مثل (الجليد أم للبضاعة مثل القرصنة) وعليه في كل الأحوال إثبات ذلك إذا تعرضت البضاعة لأخطار الطريق، كما أن الناقل يبقى مسؤولاً عن أي أضرار تصيب البضاعة حتى لو كان الانحراف عن الطريق بقصد تقصير مدة الرحلة.[2]

خامساً: تفريغ البضاعة Unloading Cargo

يقصد بتفريغ البضاعة إنزالها من على السفينة إلى رصيف الميناء وهي عمل مادي يتم تحت إشراف الربان ولكن ذلك ليس من النظام العام[3]، إذ يجوز أن يتم الاتفاق على أن يكون التفريغ من ضمن التزامات الشاحن أو المرسل إليه، إلا أن ذلك نادر الحدوث، ويجب أن يتم خلال مدة معينة كما حددها العقد وإلا حسب الأعراف البحرية في الميناء، ويتم إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة إلى الميناء ويجب أن تتم عملية التفريغ بعناية فائقة لأنها جزء من عملية النقل، وقد يتم التفريغ بواسطة الشوكات أو بالمناولة بين روافع السفينة وروافع الميناء، كما يتم التفريغ بواسطة الخراطيم أو الأنابيب في حالة البضائع السائلة أو التفريغ بطريق الشفط في حالة تفريغ الحبوب كالقمح والذرة، كما يتم التفريغ بواسطة الزوارق أو المواعين من السفينة إلى أرض الميناء ويحصل ذلك عندما تكون السفينة بعيدة عن الرصيف بسبب عدم توفر المرفأ أو وجود شعب مرجانية، ويجب إخطار المرسل إليه للحضور واستلام البضاعة، إلا أن ذلك لا يحصل على أرض الواقع، حيث إن مهام التفريغ والتحميل تناط بمؤسسات أو مرافق عامة تتولى هذه

(1) المادة 239 من القانون البحري اليمني.
(2) John Wilson, Carriage of Goods by Sea, Ibid, p.16.
(3) هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعية الجديدة 2001، ص 260.

المسؤولية وتعمل... كمقاول، وتتعاقد مع الناقل لتفريغ البضاعة، وفي الأردن تقوم مؤسسة الموانئ بهذه المهمة بموجب المادة (4) من قانون مؤسسة الموانئ البحرية [1]. أو الشركات المرخصة من سلطة الموانئ لتفريغ البضاعة.

وتسلم للمرسل إليه تحت الروافع، فإذا تأخر المرسل إليه أو رفض الاستلام فما على الناقل إلا التعاقد مع مقاول لتفريغ البضاعة. بصفته وكيلاً عن الشاحن، ويتم ما يسمى" التفريغ التلقائي "ومع انتهاء التفريغ يبقى على الناقل تسليم سند الشحن للمرسل إليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن البحري. وفي حال كان الاتفاق على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه مهام التفريغ، فإن للناقل بعد انقضاء الميعاد الأصلي أن يطالب بالتعويض دون حاجة لإشعار الشاحن أو المرسل إليه[2].

سادساً: تسليم البضاعة Handing the Cargo Over

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول إلى ميناء التفريغ المتفق عليه وتسليم البضاعة للمرسل إليه أو الجهة المخولة بالاستلام والتسليم واقعة قانونية[3]، وبتنفيذها ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري إلا أن مسؤولية الناقل لا تنقضي إلا بتسليم البضاعة بحالة سليمة وكما تسلمها وتم تدوين حالتها في سند الشحن، ويتم التسليم للمرسل إليه أو من يمثله تسليماً فعلياً، كما ذهب إلى ذلك القضاء الأردني في آخر قرار له بهذا الموضوع وبعد تضارب في العديد من القرارات حول جواز التسليم إلى مؤسسة الموانئ[4]، فقد جاء بقرار محكمة التمييز الأردنية بقرارها (حقوق) رقم 1992/98 (هيئة خماسية) تاريخ 1992/6/17: " لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية (أو سلطات الميناء) إبراء لذمة الناقل لأن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للبضاعة للمرسل إليه ولا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو نائبه".

---

(1) نص المادة 4 من قانون مؤسسة الموانىء البحرية. رقم 36 لسنة 1985.

(2) محمد فريد العريني، القانون البحري الجوي، مرجع سابق، ص 323.

(3) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2003، ص 414.

(4) أصدرت محكمة التمييز الأردنية الموقرة عدداً من القرارات التي تؤطد فيها أن مسؤولية الناقل تنتهي بتفريغ البضاعة بناء على طلب الوكيل البحري وتسليمها إلى مؤسسة الموانئ. انظر بذلك القرارات ذوات الأرقام 85/666 والقرار رقم 1983/610، منشورات عدالة.

ويقع على عاتق الناقل التحقق من هوية حامل سند الشحن وأنه يحوزه بشكل شرعي[1]، فإذا تيقن من ذلك طالبه باسترداد سند الشحن موقعاً عليه بالاستلام من المرسل إليه... وإذا امتنع المرسل إليه أو تغيب عن حضور لاستلام عليه بالاستلام فقد أجازت اتفاقية هامبورغ المادة 2/2/4/ب/2 منها تسليم البضاعة إلى أية سلطة مصرح لها بموجب القوانين والأنظمة تسليم البضاعة لها في ميناء الوصول. في حين عالج قانون التجارة البحرية الأردني ذلك بالمادة (182) فتضمنت أنه وفي حال عدم حضور أحد لاستلام البضائع أو رفض تسلمها ممن كانت مرسلة إليه يكون للربان أن يطالب السلطة القضائية ببيع كامل البضاعة المنقولة أو بعضها لغايات دفع أجرة السفينة وإيداع البضاعة غير المباعة، وإذا لم يكف ثمن البضاعة المباعة لاستيفاء أجرة النقل المستحقة فيكون للربان حق الرجوع على الشاحنين بالفرق، وتجدر الإشارة أنه من الممكن أن يتم نقل بضائع لإيصال أجزاء منها إلى موانىء معينة ويتم بيعها أثناء الطريق ويتم شحنها لسند شحن واحد، حيث بتعذر إصدار سندات شحن بعدد المتسلمين المشترين.[2]

الفرع الثاني: التزامات الشاحن Obligation of the Shipper

بيّنا سابقاً أن من خصائص عقد النقل أنه ملزم للجانبين ويقع على كل طرف من أطرافه التزامات حددها القانون ونصوص معاهدة هامبورغ، ومن أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الشاحن أو من يمثله التزامات يجب أن يؤديها اتجاه الناقل وهي:

أولاً: تسليم البضاعة إلى الناقل Handing Over the Goods to the Carrier

يتوجب على الشاحن القيام بتسليم البضائع المراد نقلها بمجرد انعقاد عقد النقل البحري صحيحاً، وقد نظمت المواد (191 ـ 193) من قانون التجارة البحرية موضوع إحضار البضاعة في المكان والوقت المحدد والمتفق عليه إلى رصيف الميناء وبمحاذاة السفينة، ويقوم الشاحن بتعبئة إقرار الشحن وذكر نوع البضاعة ووزنها وعددها

---

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري، بيروت، الدار الجامعية 1993، ص 222.

(2) ولهذا فإن البائع يصدر سندات خاصة تشتمل على شرط الأمر وتخول كل منهم الحق في المطالبة بجزء معين من البضاعة وتسمى بأوامر التسليم Delivery order وحيث إن أوامر التسليم ليست سندات شحن لأنها لا تصدر من الناقل أو الربان.

وطبيعتها وتسليمه للربان أو من ينوب عنه، فيقوم هذا الأخير بإصدار إذن بالشحن والتسليم وهو أول خطوات تنفيذ عقد النقل، ويجب أن يكون بيان الحمولة مطابقاً لسند الشحن كما ذهب إلى ذلك القضاء الأردني[1]، وبعد إتمام الشحن ورفع البضائع وعادة ما يتم ذلك بواسطة الناقل الذي يسلم للشاحن إيصالاً يثبت واقعة الشحن وينتهي التزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل بحالتها الموصوفة في سند الشحن.

وقد عالج المشروع الأردني حالة عدم وفاء الشاحن بالتزامه بإحضار البضاعة وتسليمها في المكان والوقت المتفق عليه، فرتب على الشاحن مسؤولية دفع الأجرة عن كامل الرحلة وعن النفقات التي تكبدتها السفينة وهي تنتظر البضائع[2] فجاء في المادة 183 من قانون التجارة البحرية: " إذا لم يأت الواسق إلى تحت الروافع بكمية البضائع المتفق عليها فتلزمه الأجرة لكامل السفرة عن هذا الوسق وكذلك النفقات التي تلحق بالسفينة بشرط أن تحسب له المصاريف المدخرة للسفينة وثلاثة أرباع أجرة البضائع الموسوقة بدلاً من بضائعه " وإذا قام الناقل بشحن بضائع أخرى بدلاً من البضائع التي تأخر الشاحن بتوصيلها بالوقت والمكان المحددين، والأصل أن يقوم الشاحن بنقل البضاعة من مخازنها على اليابسة لوضعها على الرصيف وتحت روافع السفينة، إلا أن ذلك قد يجري وحسب طبيعة الاتفاق بإيكال مهمة الشحن إلى شركات متخصصة قد ترتبط بالشاحن أو الناقل لنقل البضاعة من المستودعات، ويستدل من منطوق المادة (183) أن أول خطوات تنفيذ عقد النقل ليس شحن البضاعة إلى متن السفينة وبل هو تسليم البضاعة للناقل في المكان والزمان المتفق عليهما وهذا مبرر لإلزام الشاحن بدفع الأجرة كاملة في حال تخلف الشاحن عن إحضارها.

ثانياً: دفع أجرة النقل Paying the Freight

الأصل أن دفع الأجرة للناقل هو من أهم الالتزامات الواقعة على عاتق الشاحن، ما لم يجرِ الاتفاق على أن يقوم بدفعها المرسل إليه أو دفع جزء منها عند وصول البضاعة، وقد عالج المشرع الأردني موضوع دفع الأجرة مقابل النقل في المواد (183 ـ 190) وعادة ما تتحدد الأجرة بالاتفاق على ضوء كمية البضاعة ووزنها وحجمها وطبيعتها والميناء المقصود ويتم تثبيتها في العقد، وإذا لم يتضمن عقد النقل الاتفاق على

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 666 /85: منشورات عدالة.

(2) تسمى مهلة الانتظار Law days وهذه تكون بحالة استئجار السفينة.

الأجرة فتتحدد الأجرة حسب العرف أو بأجرة المثل وقت إبرام العقد[1] وإذا لم تذكر في سند الشحن فقد اعتبرت معاهدة هامبورغ أن ذلك قرينة أن الأجرة قد تم إيفاؤها للناقل وقد درجت معظم التشريعات العربية على اعتبار هذا الافتراض صحيحاً[2]،ولا ترتبط الأجرة بإيصال البضاعة فقد أوردت المادة (184) من قانون التجارة البحرية أن الأجرة تكون مستحقة حتى لو لم تصل البضاعة في الحالات التالية:

- إذا كان عدم وصول البضاعة ناتج عن خطأ الشاحن أو من يمثله.
- إذا ألجأت الضرورة أثناء السفر إلى بيع البضاعة بسبب تعيبها أياً كان سبب التعيب.
- إذا عد هلاك البضائع من الخسائر البحرية المشتركة (General Average)[3].
- إذا هلكت البضائع بسبب عيب خاص بها (Inherent vice).

وإذا خرج سبب عدم إيصال البضاعة للمرسل إليه عن هذه الأسباب، فبإمكان الشاحن أو المرسل إليه حسب مقتضى الحال الامتناع عن دفع الأجرة والتمسك بعدم تنفيذ الناقل لالتزامه بنقل وتسليم البضاعة، وإذا كانت الأجرة قد تم دفعها مقدماً يكون للشاحن حق المطالبة بها بالإضافة إلى التعويض عن الأضرار التي قد تلحق به.

وبالمقابل وحيث إن الأجرة هي الالتزام الرئيس المقابل لالتزام النقل فقد عنى القانون بتوفير حماية للناقل في مسعاه لاستيفاء الأجرة فأعطى الأجرة ميزة حق الامتياز على البضاعة وعلى سائر الديون مثل التأخر بالشحن والتفريغ[4] عند طلب بيعها وكذلك أعطى الناقل الحق باحتباس البضاعة لحين دفع الأجرة سواء من الشاحن أو المرسل إليه في ميناء التفريغ حيث نصت المادة (197) على ما يلي: " لمؤجر السفينة حق حبس البضائع بسبب عدم دفع أجرتها ما لم تقدم له كفالة له، وله أيضاً أن يطلب

(1) محمد فريد العريني، القانون البحري الجوي، مرجع سابق، ص 324.

(2) درجت معظم التشريعات العربية على اعتبار افتراض إيفاء الأجرة في حال عدم ذكرها في سند الشحن. انظر المادة 240 من القانون البحري اليمني والمادة من القانون 107 من قانون التجارة البحري المصري لعام 1990.

(3) The marine insurance act of 1906 define the general average loss as: there is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperiled in the common adventure.

تقع الخسارة البحرية العامة عند القيام بتضحية غير مألوفة أو تحمل خسائر إرادياً وبشكل معقول من أجل المحافظة على الأموال والرحلة البحرية عموماً ويتحمل جميع أطراف الرحلة هذه الخسائر.

(4) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 221.

إيداعها بين يدي شخص ثالث لغاية دفع أجرة السفينة وأن يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف".

وتثور حول مسألة دفع الأجرة المتفق عليها حالات طارئة تصدت لها النصوص القانونية كحالة تعرض الناقل لمصاريف ونفقات غير متوقعة أثناء عملية النقل مثل توقيف السفينة من قبل إحدى السلطات أو الانحراف لإصلاح عطل طارئ حصل للسفينة الناقلة، وقد حسم المشرع الأردني ذلك عندما قرر عدم زيادة الأجرة في مثل هذه الحالات، وبالمقابل فإن الناقل يستحق الأجرة لو حالت القوة القاهرة عن إتمام عملية النقل[1] أو هلاك البضاعة بسبب حالة الحرب أو أعمال السلطة العام[2].

ثالثاً: الإفصاح عن البضائع الخطرة Declaration of Hazardous Goods

بشكل عام يتوجب على الشاحن الإفصاح عن البيانات الصحيحة عن البضائع المشحونة سواء أكانت خطرة أم بضائع عادية، ويقوم الناقل بالتأكد من كون البضاعة المقدمة إليه هي البضائع المشحونة من حيث كميتها وأوصافها كما هي مدونة بسند الشحن لا في عقد البيع. كما أن تصريح الشاحن تصريحاً كاذباً يعفي الناقل من المسؤولية [3]. إلا أن الإفصاح تزداد أهميته عند شحن البضائع الخطرة فاذا لم يفصح الشاحن عن الطبيعة الخطرة للبضاعة فإن للناقل أو وكيله يملك الحق بتنزيل البضاعة الخطرة من السفينة أو إتلاف أو إزالة أذى أي نوع من البضائع الخطرة أو القابلة للانفجار إذا لم يكن على علم بشحنها على متن السفينة، كما أن المادة 217 حملت الشاحن مسؤولية الأضرار والمصاريف التي تنتج عن عدم صحة الإفصاح عن البيانات المقدمة وتحميل هذه البضائع الخطرة حتى لو جرى تجيير سند الشحن للغير، إذ يعتبر الشاحن المسؤول عن عدم صحة البيانات.[4]

أما إذا وافق الناقل على تحميل البضائع الخطرة فيجب عليه أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك. وإذا كانت البضاعة خطرة وجب على الشاحن أن يخبر الناقل وأن

---

(1) محمد فريد العريني، القانون البحري الجوي، مرجع سابق، ص 325.
(2) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ص 217.
(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 610/ 1983.
(4) انظر بذلك المادة 271 من قانون التجارة البحرية الإماراتي، والمادة 228 من القانون البحري اليمني.

يضع على البضاعة بياناً للتحذير من خطورتها بل إن بعض التشريعات أوجبت على الشاحن تضمين البيان كيفية الوقاية من خطرها.[1]

رابعاً: التزام الشاحن بميعاد عملية التحميل والتفريغ

Obligation to Timely Loading and Unloadingb

عرف قانون التجارة البحرية المدة اللازمة لعملية التحميل أو التفريغ بأيام الانتظار وهي تبدأ من اليوم التالي لإعلام المجهز إذا كان عقد السفينة بالرحلة استعداد السفينة لتحميل البضاعة وفيما يختص بالتفريغ من اليوم التالي لوصول السفينة لتمكين المرسل إليه من الطلب بواسطة الوكيل البحري الذي يقدم البينات اللازمة باعتباره أميناً للسفينة لتوجيه عملية التفريغ[2]. وعادة ما تكون هذه المدد محددة بالعقد فإذا لم تحدد يؤخذ بالمدد حسب العرف البحري المتبع في ميناء التحميل أو التنزيل. وإذا انقضت مهلة الانتظار فيجوز تمديدها لمرتين فإذا لم يتكمن الشاحن من تحميل البضاعة بعد انتهاء المدة أو تفريغها بعد وصول البضاعة فيترتب عليه أجرة إضافية كما يجوز للناقل تفريغ البضاعة بعد الحصول على إذن من القاضي وإيداعها لدى أمين على نفقة الشاحن أو المرسل إليه.

---

(1) انظر المادة 271 من القانون التجاري البحري الإماراتي رقم 26 لسنة 1981.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 85/666.

المبحث الثالث

نطاق مسؤولية الناقل البحري طبقاً للقانون الأردني

The Appliance of the Carrier Liability Spectrum

لكي نتناول مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام القانون الأردني لابد لنا في البداية من أن نبين تنظيم أحكام هذه المسؤولية في المطلب الأول، وبعد ذلك نتناول حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في مطلب ثانٍ على النحو التالي:

المطلب الأول: تنظيم أحكام المسؤولية Liability Organizing

اقتصر المشرع الاردني في تطبيق أحكام المسؤولية على سندات الشحن Bill of lading أو السند برسم الشحن (Bill of lading for shipment)، حيث إن النقل بواسطة عقود إيجار السفن تخضع للقواعد العامة للمسؤولية وبالتالي فهي نتاج مشيئة الطرفين بحيث يجوز فيها وضع شروط إعفاء للمجهز من المسؤولية، فيما لا يجوز للناقل بسند الشحن وضع أي شرط إعفاء من المسؤولية وذلك حماية للشاحنين والمرسل لهم الذي قد يملكون البضاعة عن طريق مداولة سندات الشحن البحري القابلة للتداول وسوف نتناول نطاق التطبيق للمسؤولية في فرع أول وطبيعة مسؤولية الناقل البحري في فرع ثاني وحالات قيام مسؤولية الناقل في فرع ثالث.

الفرع الأول: نطاق تطبيق المسؤولية Scope of Liability

تأثر قانون التجارة البحرية الأردني باتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد سندات الشحن البحري، وقد أوردت المعاهدة عدداً من الحالات المستثناة من تطبيق الاتفاقية. وقد أخذ المشرع الأردني بهذه الاستثناءات فاستبعد شمولها بالقانون وبهذا الخصوص فقد نصت المادة (211) من قانون التجارة البحرية الأردني على: "لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة، أما إذا استؤجرت السفينة بسند إيجار فإنها تطبق على ما يسلم من وثائق شحن ولا يمكن تطبيق هذه الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على البهائم الحية".

وباستقراء هذا النص نستطيع أن تبين حالات الاستبعاد من التطبيق على النحو الآتي:

أولاً: استبعاد النقل بواسطة سندات إيجار السفينة حيث حدد النص بشكل صريح أن تطبيق أحكام هذا الجزء والمقصود به نصوص المتعلقه بعقد النقل البحري تتطبق فقط على حالات النقل بواسطة سند الشحن وليس بواسطة سندات إيجار السفينة.

ثانياً: استبعاد الفترة الزمنية السابقة لشحن البضاعة على السفينة والزمن اللاحق لتفرغ البضاعة في ميناء الوصول ويبدو ذلك واضحاً من عبارة " ومن حين شحن البضاعة على متن السفينة وحتى تفريغها في ميناء الوصول".

ثالثاً: استبعاد تطبيق أحكام القانون على عمليات نقل الحيوانات الحية.

رابعاً: استبعاد تطبيق أحكام القانون على عمليات النقل على ظهر السفينة.

وتجدر الإشارة إلى أن استبعاد نقل البضائع على السطح أو نقل البهائم الحية من أحكام المسؤولية ولكن ذلك الاستبعاد مشروط بإثباته في سند الشحن بهذا الخصوص أقرت محكمة التمييز الأردنية هذا الاستبعاد حين قررت ما يلي: "حيث إن بوليصة الشحن لم تتضمن في خانة وصف الطرود والبضاعة وأن البضاعة قد تم شحنها على سطح السفينة فلا محل لإعمال أحكام المادة 211 لاستبعاد تطبيق أحكام المادة 213 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972 إضافة إلى أن قول الجهة المميزة بشحن البضاعة على السطح جاء قولاً مجرداً من الدليل"[1].

الفرع الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البحري

The Nature of the Carrier Liability

تقوم مسؤولية الناقل البحري في حال عدم قيامه بنقل البضاعة أو تضررها أثناء النقل بخطأ منه على المسؤولية العقدية (Contractual Responsibility)، فالتزام الناقل المفترض هو التزام بتحقيق نتيجة (Active Result)[2] ألا وهي إيصال البضاعة سليمة

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 3148/ 2001: منشورات عدالة. قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2008/197: منشورات عدالة.

(2) هاني دويدار، القانون البحري، الإسكندرية، الدار الجامعية الجديدة، 2001، ص 270. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة، طرابلس - لبنان 2008، ص 201.

كما تم توثيقها بسند الشحن أو بالحالة التي تسلمها في ميناء الشحن وحتى وصولها إلى الميناء المقصود سليمة وتسليمها إلى صاحب الحق أو الهيئة المفوضة بالاستلام في الميعاد المتفق عليه مع المرسل إليه. وينبني على ذلك أن الناقل يكون مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف أو نقصان يلحق بالبضاغة خارج نطاق حالات الإعفاء المنصوص عليها بقانون التجارة البحرية. فقد نصت المادة (213) من قانون التجارة البحرية الأردني على ما يلي: "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعيب وأضرار ما لم يثبت أن هذا الهلاك وهذا التعيب وهذه الأضرار ناتجة عما ياتي:

1- وجود خطا في الملاحة يعزى للربان أو للملاحين أو للسواقين أو لغيرهم من العمال.
2- وجود عيوب خفية في السفينة.
3- وجود أفعال تشكل حادثاً عرضياً أو قوة قاهرة.
4- حصول الإضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كلياً أو جزئياً أو اي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدائي، حجز قضائي، حجز حكومي، أو صحي، ... إلخ).
5- وجود عيب في البضاعة خاص أو عيب في حزمها أو تعليمها (تمريكها) أو عن النقصان أثناء السفر بقدر الحجم والوزن اللذين تجيزهما العادة في المرافئ المقصودة.
6- حصول مساعدة أو إسعاف بحري أو بمحاولة ترمي إلى ذلك أو إذا حدث أن تاهت سفينة وهي تقوم بهذا العمل. ولكن للشاحن في كل الحالات المستثناة أعلاه أن يثبت أن الخسائر أو الأضرار ناجمة عن خطأ الناقل أو أعماله إذا لم يستفد هؤلاء من الفقرة الأولى من هذه المادة، ولا تبرأ ذمة الناقل من المسؤولية سوى إثبات حالة من حالات الإعفاء التي ينص عليها القانون أو إثبات حالة من حالات القوة القاهرة.

وبالتالي فإن أساس المسؤولية العقدية للناقل هو الخطأ المفترض ومن الممكن أن يسأل الناقل بموجب المسؤولية التقصيرية، ومن جهة أخرى لا يجوز للناقل اشتراط إعفاء نفسه من المسؤولية عن طريق تضمين سند الشحن شرطاً بإعفاء الناقل من المسؤولية، خارج نطاق الشروط المشار إليها، فإذا تضمن

سند الشحن شرطاً بهذا الخصوص بطل الشرط وصحت باقي الشروط الأخرى".[1]

الفرع الثالث: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري Carrier Liability Instances

حدد قانون التجارة البحرية الأردني عدداً من الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل عند تحققها، كما ويقتضي الواجب أيضاً مقارنتها بما أفادت به قواعد هامبورغ لقيام المسؤولية أو توزيع عبء الإثبات لطرفي عقد النقل، ويبدو أن القانون الأردني أخذ بمبدأ أن مسؤولية الناقل هي تحقيق نتيجة وهي ضمان إيصال البضاعة سالمة إلى الميناء المقصود مفترضاً أن الضرر قد وقع أثناء الرحلة البحرية ومن ثم يقع على عاتق الناقل الذي يتمسك بشروط الإعفاء في سند الشحن أن يثبت حالة من حالات الإعفاء[2]، أو أن يثبت أن الضرر قد حصل خارج عملية النقل البحري ويمكن حصر حالات قيام مسؤولية الناقل بناء على تلك الأضرار الواقعة خلال الرحلة البحرية، وقد جاء بقرار محكمة التمييز رقم 1369 / 91 " يضمن الناقل كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك وتعيب وإضرار أو نقص يلحق بها خلال الرحلة البحرية وإلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول عملاً بالمادة 213 من قانون التجارة البحرية"[3]، ويمكن حصر حالات قيام مسؤولية الناقل بما يلي:

أولاً: هلاك البضاعة أو عدم وصولها Damage and Non-Delivery of Cargo

الأصل أن يسأل الناقل إذا وصلت البضاعة هالكة بكاملها أو بجزء منها، والمقصود بهلاك البضاعة الكلي هو التلف الكامل أو الفناء الكامل للبضاعة (total loss) أما الهلاك الجزئي فهو لجزء محدود منها (partial loss) وتسمى كلا الخسارتين بالخسارة الفعلية actual loss وتحدد الخسارة في ميناء الوصول حيث إن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة من وقت شحنها أو تسليمها له في ميناء الشحن وحتى تفريغها في ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه أو حامل السند الشرعي، وعليه فإن أي هلاك فعلي Actual Loss يقع على عاتقه سواء أكان الهلاك جزئياً (Partial loss) أم كلياً (Total Loss) فإذا تعطلت أجهزة تبريد السفينة لمدة طويلة عن

(1) المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني وكذلك انظر أيضاً المادة 23 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2003/233: منشورات عدالة.
(3) قرار محكمة التمييز الأردنية 91/1369: منشورات عدالة.

تبريد شحنه اللحوم، وأدى ذلك إلى فساد الشحنة بكاملها كلها فنحن أمام خسارة كلية حقيقية بسبب تلف البضاعة تلفاً تاماً وعدم بقاء صلاحيتها للاستهلاك قائمة أما إذا تعطلت أجهزة التبريد لبعض العنابر دون غيرها وبقيت جزء من البضاعة سالمة لحين وصولها فإننا أمام خسارة حقيقة جزئية، وقد استقر قضاء محكمة التمييز على مسؤولية الناقل عن سلامة البضاعة من تاريخ استلامه لها في ميناء الشحن وحتى تفريغها وتسليمها لصاحب الحق، فقد قررت محكمة التمييز بالقرار رقم 92/1317 [1].

يستفاد من نصوص المواد 211، 213، 216 من قانون التجارة البحري أن مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري تبدأ من شحن البضاعة إلى حين تفريغها وتسليمها للمرسل إليه، وتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وانقضاء عقد النقل فإذا تضررت البضاعة قبل التسليم فإن الناقل ملزم بالضمان.

كما قد تصل البضاعة ناقصة، فإذا تم وصول شحنة من الأخشاب ناقصة لعدم حزم الأربطة فيسأل الناقل عن النقص Shortage في العدد أو النقص بالوزن Weight loss إلا أن ذلك لا يسري على بعض أنواع البضاعة المنقولة كبضائع الحبوب والسوائل والتي درج العرف على عدم مساءلة الناقل عن نقص محدود في وزنها أو كميتها ما دام أنها لا تزيد عن نسبة المسموحات المعتمدة لكل صنف من هذه البضائع ويعود سبب إعفاء الناقل من نسب النقص أن هذه البضائع عرضة للتبخر أثناء النقل بسبب الظروف المناخية المصاحبة للرحلة البحرية.[2] أما النقص في عدد البضاعة أو الكمية فإنها إذا زادت عن نسبة المسموحات المعتمدة فتعتبر من قبيل الهلاك الكلي بما يعادل النقص شريطة أن يثبت أن هذا الهلاك قد وقع أثناء عملية النقل البحري، أما إذا أثبت الناقل أن الهلاك على جزء من البضاعة أو النقص قد حصل قبل بدء الرحلة البحرية فلا يمكن مطالبته وقد قررت محكمة التمييز بقرارها رقم 197 / 2008 ما يلي: "بما أنه من المتفق عليه فقهاً وقضاء وبدلالة المادة (211) من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل تنحصر في تنفيذ عقد النقل بضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية، وبما أنه من الثابت في أوراق الدعوة ومن كتاب مدير جمرك العقبة أن النقص الحاصل هو نقص منشأ كون

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 92/1317: منشورات عدالة.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1978/8 مجلة نقابة المحامين لعام 1987، ص 413.

رصاص الحاويات سليم وقطع المعاينة كما أكدت ذلك البينة الشخصية، وأن التأخير في استلام البضاعة لا يعود إلى الناقل مما يؤكد عدم وجود نقص أو حصوله أثناء الرحلة البحرية فإن مسؤولية الناقل لا تقوم عن هذا النقص"[1].

وبالإضافة للخسارة الفعلية (actual loss) التي تنعكس على حال البضاعة المادي كسقوط حاويات منقولة على السطح في مياه البحر نتيجة عدم تمكينها على ظهر السفينة أو تلف البضاعة المنقولة نتيجة سوء التبريد، وهناك أيضاً نوع آخر من الخسارة الكلية وهي ما يعرف بالخسارة الحكمية (Constructive total Loss) بمعنى أن البضاعة لم تتضرر ولكنها خرجت عن حيازة المرسل إليه القانونية، وقد حددت اتفاقية هامبورغ بالمادة 3/5 خروج البضاعة من حيازة الناقل أو عدم إيصالها بعد مرور مدة ستين يوماً تلي انتهاء الوقت المحدد لتسليمها ويمكن تصور ذلك في حالة انقطاع إخبار السفينة، واعتبرت عدم تسليم البضاعة بعد انقضاء هذه المدة من قبيل نوع من أنواع الهلاك الكلي الحكمي Constructive total loss[2]، وقد حذت معظم التشريعات العربية على إقرار الخسارة الحكمية في حال عدم وصول البضاعة[3]، والجدير ذكره أن القانون الأردني لم يتعرض لهذا النوع من الخسارة الكلية البحرية في النصوص الناظمة لعقد النقل كما هو حال باقي التشريعات البحرية العربية[4]، وهو نقص يستوجب تلافيه عند أي تعديل مستقبلي لقانون التجارة البحرية لعام 1972.

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2008/197: منشورات عدالة.

(2) المقصود بالخسارة الكلية الحكمية (constractive total loss): هي الخسارة التي يملك صاحب البضاعة التخلي عنها سواء أكانت هالكة هلاكاً فعلياً أم أن مصاريف استعادتها وإصلاحها تزيد عن قيمتها الحقيقية أو أنه تجرد من السيطرة عليها، بحيث أصبح من المحتمل أن لا يستعيد البضاعة كما هو الحال في حالة استيلاء القراصنة عليها أو غيابها لمدة محددة، فالقانون وفي هذه الحال يوجب على صاحب البضاعة أن يختار ترك البضاعة وأن يشعر الناقل أو المؤمن باختياره ويطالب بقيمة البضاعة، انظر بذلك:
Arnould, Law of Marine Insurance and,Average Vol 111 op,cit,para1213page1002.

(3) انظر المادة 244 من القانون البحري اليمني. وانظر أيضاً حكم محكمة تمييز العراق والذي جاء فيه: "يعتبر الشيء المنقول بحكم الهالك إذا لم يسلّمهُ النّاقل" قرار محكمة التمييز العراقية رقم 819 / هيئة رابعة / 76. نقلاً عن بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 43.

(4) انظر نص المادة 406 من القانون البحري اليمني وكذلك قرار محكمة التمييز العراقية الذي جاء فيه: "يعتبر الشيء المنقول بحكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل" قرار محكمة التمييز العراقية رقم 819 / هيئة رابعة /76 نقلاً عن بهاء شكري، مرجع سابق، ص 43.

ثانياً: تلف البضاعة Cargo Damage

المقصود في تلف البضاعة هو سوء حال البضاعة واختلافه عما تم تدوينه بسند الشحن وهو لا يعدم قيمة البضاعة بالكامل فقد تصل البضاعة بوزنها أو عددها المدون في سند الشحن إلا أن جزءاً منها يصل تالفاً كوصول جزء من الأقمشة المشحونة تالفة بسبب وصول مياه البحر المالحة إليها أو وصول عدد من صناديق المعلبات، وقد وقع عليها التغير بالالتواء وتشويه الشكل، فإذا تبين أن الناقل قد أصدر شحناً نظيفاً من التحفظات فإن مسؤوليته تقوم عن هذا الضرر وهو ملزم بالتعويض ويقع على عاتق المرسل إليه إثبات التلف وللناقل أن يثبت أن التلف قد حصل قبل بداية الشحن [1] ويكون ذلك عند تسجيل تحفظات للناقل على طريقه (said to be in a good condition) " قيل إنها تحتوي (البضاعة) بحالة جيدة " وبالتالي فإن تلف البضاعة لا يعدم قيمة البضاعة ولكنها تصل ناقصة القيمة كوصول شحنة من السكر متجمدة نتيجة الرطوبة، والتي قد يستفيد منها المرسل إليه ولكن بقيمة أدنى ويلتزم الناقل بدفع نقصان القيمة على ضوء تقارير مسوي الخسائر (Loss adjuster) إلا أن ذلك التلف أو النقص يجب أن يثبت أنه وقع خلال الرحلة البحرية. ويدخل في باب تلف البضاعة حتى لو تضررت بشكل غير مباشر كوصول شحنة من التبغ مشبعة برائحة نتيجة تعفن شحنة أخرى من البضائع[2].

ثالثاً: التأخير Delay

عرفت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التأخير بأنه:" يقع التأخير بالتسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة وفي حالة عدم وجود هذا الاتفاق على وقت الوصول ففي حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل حريص مع مراعاة ظروف الحالة " [3]. ويستفاد من النص أعلاه أن تقرير معدل حصول التأخير يتم بحالتين: الحالة الأولى هو تأخير وصول البضاعة عن الموعد المتفق عليه بين الأطراف، الحالة الثانية هو عند عدم تحديد موعد

---

(1) قرار محكمة التمييز رقم 94/347: منشورات عدالة.

(2) Arnould، Jonathan C.B. Gilman, Law of Marine Insurance and Average, London, Vol. 111, London، 1997, p. 782.

(3) المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ.

متفق عليه فيكون التأخير عند تجاوز مدة وصول البضاعة عند الفترة الزمنية اللازمة لنقلها إلى ميناء الوصول حيث يتم اللجوء إلى العرف البحري المتبع في الميناء لتحديد المدة اللازمة لإيصال البضاعة،[1] ولا يكفي مجرد حصول التاخير بل لا بد من إثبات العلاقة السببية بين الضرر والتأخير[2]، كإثبات وصول شحنة من الهدايا والألعاب النارية بعد فوات موسم عيد الميلاد [3]، ولا يستطيع الناقل التملص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه ومستخدميه ووكلائه اتخذوا ما يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتفادي الحادث أو التأخير ويسأل إذا كان التأخير ناشئاً عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه عن عدم اتخاذ الإجراءات المعقولة المطلوبة من ناقل يقظ وبموجب الفقرة الخامسة من المادة الخامسة من القاعدة العامة ومفادها أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن مخاطر خاصة تلازم نقل الحيوانات الحية إلا أن التأخير الناتج عن عدم مراعاة التعليمات الخاصة برعاية الحيوانات المنقولة يقع على عاتق الناقل سواء أكان الخطأ أو الإهمال من جانبه أم من مستخدميه ووكلائه، إلا أن الناقل لا يسأل عن التأخير أو الهلاك أو التلف الناتج عن إنقاذ الأرواح أو اتخاذ تدابير معقولة من ناقل يقظ لإنقاذ الممتلكات في البحر. بقي أن نقول أن الناقل لا يسأل عن التأخير بحد ذاته إلا إذا تم إثبات أن الضرر كان نتيجة التأخير ويكون التعويض عن الأضرار بما لا يزيد عما يستحقه المرسل إليه في حالة الهلاك الكلي[4].

المطلب الثاني: حالات إعفاء الناقل من المسؤولية القانونية

Carriers Legal Exemption Instances

اعتاد الناقلون وقبل انبثاق أي تشريع مكتوب على إدراج أسباب للإعفاء من المسؤولية حتى جاء قانون هارتر الأمريكي The Harter Act 1893 فخفف من عدد هذه الأسباب ثم جاءت اتفاقية بروكسل لتنظيم سندات الشحن، وجرى إبطال كل الشروط التي من الممكن أن يدرجها الناقل لإعفائه من المسؤولية إلا أن الاتفاقية أوردت

(1) المادة 4/ب/1من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

(2) طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص141.

(3) Federation Insurance Company of Canada V. Goret Accessories Inc, and Hirsh 1968, 2, Lloyds Rep, 109.

(4) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عام 2012، ص 174.

حالات إعفاء قانونية ترجح كفة الناقلين وفي التعديل اللاحق لاتفاقية بروكسل عام 1968 أو بما ما سمي قواعد فسبي Visby Rules.

وانطلاقاً من تأثر قانون التجارة البحرية الأردني باتفاقية بروكسل لعام 1924 تبنى المشرع الأردني شروط الإعفاء بحالات معينة، فلم يعد مقبولاً إيراد شروط إعفاء إضافية اتفاقية، فقد نصت المادة (215) من قانون التجارة البحرية على بطلان شروط الإعفاء الواردة في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى مماثلة من شأنها إعفاء الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها الناشئ عن الإخلال بالالتزامات المنصوص عليها في القانون ومبرر بطلان الشروط الإضافية للإعفاء هو أن الناقل لم يعد بحاجة لذلك ما دام القانون قد حدد شروطاً للإعفاء حماية للناقل. وقد أكد القضاء الأردني بالقرار رقم 2275 /2002 "بطلان أي شرط أدرج في وثيقة الشحن أو أي وثيقة للنقل البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو في خارجها وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعية التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون أو تحويل عبء الإثبات المعينة بالقوانين المرعية الإجراء أو هذا القانون أو مخالفة قواعد الاختصاص"[1]. كما واعتبرت الاتفاقية أن كل شرط يتضمن التنازل إلى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكل شرط آخر يماثله هي من قبيل شروط الإعفاء وهو شرط باطل[2]. وسوف نتناول شروط الإعفاء وعلى من يقع عبء إثبات حالات الإعفاء في قانون التجارة البحرية الأردني في فرعين كما يلي:

الفرع الأول: شروط الإعفاء في قانون التجارة البحرية الأردني

أورد المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية حزمة منها في المواد 217/216/213 بشكل مفصل على النحو التالي:

أولاً: الأخطاء الملاحية Navigational Mistake

نصت المادة 1/213 على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة نتيجة خطأ في الملاحة أو ما يعرف بالأخطاء الملاحية Navigational mistake الذي قد يعزى للربان أو البحارة وأساس هذا الشرط هو شرط

(1) قرار محكمة التمييز رقم 2002/2275 منشورات عدالة.

(2) المادة 214 من قانون التجارة البحرية لعام 1972.

الإهمال (Negligence clause) الذي كان يتضمنه الناقلون في سندات الشحن وكان يشمل الخطأ الملاحي والتجاري، في حين حددته اتفاقية بروكسل بالخطأ الملاحي فقط؛ وهي تشمل الخطأ في أخذ الاحتياطات اللازمة لارتفاع أمواج البحر وتجاوزها حاجز السفينة أو تعطل محرك السفينة بسبب سوء الاستخدام وجنوح السفينة أو مغادرة الميناء وعدم مراعاة الظروف الجوية العاصفة ودخول مياه الأمطار إلى السفينة، واستند المنادين بإعفاء الناقل من المسؤولية نتيجة الأخطاء الملاحية المعزوة للربان (neglect or default of master) وتابعي الناقل من الملاحين (pilot، mariner) إلى حجة مفادها أن الناقل يكون بعيداً عن الإشراف المباشر والقريب على الإدارة الملاحية على ظهر السفينة، ونحن نرى أن تلك الحجة وإن كانت قائمة قبل عشرات السنين، إلا أن التكنولوجيا الحديثة وتطور وسائل الاتصال لا تمنع الناقل من متابعة سير أعمال السفينة وإعطاء التعليمات الصحيحة اللازمة، كما أن الربان الذي يعينه الناقل ويمثله أمام الشاحن مكلف ببذل العناية اللازمة، وحسناً ما نصت عليه اتفاقية هامبورغ فقد تم استثناؤه من شروط الإعفاء، وبالتالي فبالرغم من وجود الشرط في قانون التجارة البحرية، فلا قيمة له بعد انضمام الأردن إلى اتفاقية هامبورغ وسمو نصوصها على نصوص قانون التجارة البحرية[1].

ثانياً: العيب الخفي في السفينة Vessel Latent Defect

بالرغم من أن أحد التزامات الناقل هو توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية Seaworthiness ومهيّأة لنقل نوع البضاعة المشحونة Cargofitness[2]، إلا أن القانون والفقه أعفى الناقل من المسؤولية إذا كان عدم صلاحية السفينة ناشئاً عن عيب خفي (latent Defect) لم يعلم به الناقل، وقد أعفت المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني الناقل من الضمان في حالة وجود العيب الخفي في السفينة، ويقع على عاتقه إثبات هذا العيب وعدم العلم به، وهناك من يرى أن ذلك قد يكون مبرراً نظراً لضخامة حجم السفينة وتعدد أدواتها وأجهزتها وهي كغيرها من وسائل النقل، كالطائرات، والسيارات التي قد تظهر بها أخطاء مصنعية؛ وعليه فإنه ليس من العدالة تحميل الناقل وزر الأخطاء المصنعية المخفية التي لا يعلم بها، إلا أنه ومن جهة أخرى فإن هذا الإعفاء

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2478/ 2011: منشورات عدالة.
(2) المادة 212 من قانون التجارة البحرية لعام 1972.

لا تقوم حجيّته أمام الضمانة التي يتوجب على الناقل تقديمها من خلال التزاماته في عقد النقل وهي تقديم سفينة صالحة للملاحة ومهيأة لنقل نوع البضاعة المشحونة[1]، ويقع على عاتق الناقل إثبات ذلك عن طريق تقديم شهادة الصلاحية التي تصدرها الهيئات المتخصصة[2]، أو تقارير الصيانة والملائمة، وهذه ليست حجة قاطعة بل هي قرينة قابلة لإثبات العكس.

إلا أنه وبالرغم من وجهة نظر المؤيدة لإعفاء الناقل عن الخسارة الناتجة عن العيب الخفي في السفينة، فقد جاءت اتفاقية هامبورغ لتلغي هذا الإعفاء لتناقض ذلك مع التزام الناقل بضمانة تقديم سفينة صالحة للملاحة، ويبدو أن الاتفاقية أخذت بعين الاعتبار تطور بناء وصناعة السفن الحديثة ومطالبة الشاحنين للإلغاء هذا الإعفاء.

ثالثاً: الحادث العرضي أو القوة القاهرة Force Majeure

1- تعريف القوة القاهرة Force Majeure Definition of:

جرى تعريف القوة القاهرة على أنها الحادث المفاجئ الذي لا يمكن توقعه أو يستحيل دفعه[3]، وبالتالي، فحتى يكون الناقل أمام قوة قاهرة يتطلب وجود شرطين الشرط الأول: هو عدم توقع حصول الحادث وبعد إبرام العقد، والشرط الثاني: استحالة اتخاذ اي إجراء لتفاديه مما يجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلاً ومعيار اعتبار الحادث المفاجئ في عداد القوة القاهرة هو معيار موضوعي يعود تقديره للقضاء الذي قد يستعين بالخبرة، وبهذا قررت محكمة التمييز الأردنية أن الامواج العالية[4] والرياح السريعة في بحر الشمال الإنجليزي لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة لأن هذا البحر معروف بهيجان عواصفه وأنه كان على الناقل الاحتياط لذلك.[5] وجاء بالقرار: "إذا ذكر الخبير بأن القنال الإنجليزي الطريق الذي سلكته الباخرة Blue Nile (بلو نايل)

---

(1) عبدالرحمن عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشورات الجامعة الأردنية عام 2001 ص 193.

(2) من أهم الهيئات المتخصصة العالمية لتصنيف السفينة هي هيئة اللويدز في بريطانيا Lloyds Register of Shipping وشركة فيرتاس الفرنسية Veritas ومكتب الملاحة الأمريكي American Bureau Shipping، انظر Sellamon ...، ص 17، مرجع سابق.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1999/2741: منشورات عدالة.

(4) هناك جانب من الفقه يعتبر هياج البحر غير العادي والعواصف من قبيل القوة القاهرة. انظر بذلك محمد العريني، محمد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 341.

(5) القرار التمييزي رقم 2003/233: منشورات عدالة.

معروفة بالأحوال الجوية السيئة على مدار العام وتزداد سوءاً في فصل الشتاء، فإن ما ينبني على ذلك أن ارتفاع الأمواج وسرعتها إلى (7) درجات بمقياس بوفرت هو أمر متوقع الحدوث أثناء هذه الرحلة وما دام أن قبطان الباخرة كان عليه أن يتوقع الأحوال الجوية السيئة وارتفاع الأمواج وسرعتها لذلك قد يكون أحد شرطي القوة القاهرة قد انتفى". إلا أن المشرع الأردني (م /213) قد جعل الأفعال المؤدية إلى استحالة تنفيذ الرحلة كإضراب عمال الموانئ وإيصاد الأبواب أو الأسر من العدو والحجز القضائي أو الصحي من قبل الدول أسباب قاهرة ولا يسأل الناقل عنها.، وقد حددت اتفاقية بروكسل بالمادة 1/5 الحالات التي تعد من قبيل القوة القاهرة على أن يثبت الناقل أنه وتابعوه قد بذلوا العناية الكافية لتفادي الحادث ولم يتمكنوا من تجنبه وإلا فإن صفة القوة القاهرة لا تثبت، ولم تضف اتفاقية هامبورغ جديداً على حالات القوة القاهرة سوى التأكيد، وفي المادة 4/5 على أن الحريق الواقع على السفينة هو بمثابة قوة قاهرة تبرر إعفاء الناقل من المسؤولية إلا أذا أثبت المدعي أن الحريق حصل بسبب خطأ الناقل، وعندها لا يعود الحريق قوة قاهرة وإذا تبين أن خطأ الناقل أو تابعوه قد أسهم جزئياً بحصول الحريق أو التخفيف من آثاره فقد دعت المادة 7/9 من الاتفاقية بقاعدة توزيع الخسائر حسب نسبة الأخطاء بمعنى أن مسؤولية الناقل عن الخسارة بقدر ما يعزى له ولتابعيه من خطأ.

يدخل في نطاق القوة القاهرة حالات القضاء والقدر (Acts of God) وهي نوع الكوارث الطبيعية كالصواعق والزلازل وقد أوردتها اتفاقية بروكسل ضمان حالات الإعفاء.[1] ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية هامبورغ لم تأتِ على ذكر القوة القاهرة في نصوص الاتفاقية، إلا أن ذلك لا يعني عدم جواز التمسك بها من قبل الناقل حيث يمكن الاستناد للمادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ التي أعطت الناقل حق التمسك بعدم المسؤولية عند إثبات أنه هو وتابعيه ومستخدميه قد اتخذوا كل ما يلزم من اتخاذه من إجراءات معقولة لتجنب الحادث إلا أن الحادث بالرغم من ذلك وقع.

(1) المادة 4/ فـ2/ د من اتفاقية بروكسل.

2- إثبات القوة القاهرة Evidence of Force Mageure:

ومن الطبيعي وعند الاحتجاج بالحادث العرضي أو القوة القاهرة أن نثبت ذلك بجميع طرق الإثبات باعتبار عقد النقل من العقود التجارية وعادة ما يقدم الناقل تقريراً يثبت وقوع الحادث، وأنه لا يد له فيه ويتضمن ماهية الحادث غير المتوقع وما أصاب البضاعة من أضرار خلال الرحلة البحرية التي وقع فيها الحادث، ويقع عليه إرفاق شهادة الصلاحية وكشف الصيانة لإثبات القوة القاهرة ولتجاوز ضمانة تقديم سفينة صالحة للملاحة قادرة على مواجهة الأخطاء البحرية المعتادة والمألوفة في الملاحة البحرية، وقد قررت محكمة التمييز أن التعرض للأحوال الجوية المتقلبة في البحار هو أمر متوقع الحدوث ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة[1] وقد نص قانون التجارة البحرية بالمواد 127، 128 على واجب الناقل بتقديم تقرير بحري عندما تطرأ حوادث خارقة للعادة تختص بالسفينة أو الحمولة يبين فيه وقت الإبحار ومكانه والطريق المتبع والطوارئ والشخص الذي طلب إجراء التحقيق ونظام الجهة التي تم تنظيم التحقيق تحت إشرافها وإعداد التقرير ويتوجب أن تكون هذه التقارير مدققة وإلا فإنها لا تصلح للأخذ بها في أحكام القضاء.[2]

رابعاً: الإضراب Strike

شملت حالات الإعفاء المنصوص عليها بالمادة 213 وبالفقرة الرابعة حالة إعفاء الناقل عن كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك أو تعيب ناتج عن الإضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يتعرض العمل كلياً أو جزئياً أو أي سبب كان من وقف أو عائق (قوة قاهرة، فعل عدو، حجز قضائي، حجز حكومي أو صحي.. إلخ).

لا يوجد تعريف تشريعي محدد للإضراب أو إيصاد الأبواب، وقد تعرض القضاء تعريفه لأول مرة في قضية نقل بحري بموجب مشارطة إيجار في القضية: William Brothers (Hull) Ltd V. Namlooze Kolenhandel حيث قرر القاضي سانكي Sanky أن الإضراب هو: رفض مركز من العمال للعمل كأثر على ادعاء بالشكوى.

---

(1) القرار التمييزي رقم 2000/2741: منشورات عدالة.
(2) المادتان 127، 128 من قانون التجارة البحرية الأردني عام 1972.

I Think the true definition of the word 'strike' which I do not say is exhaustive ، is a general concentrated refusal by workmen to work in consequence of an alleged grievance".(1)

ولا يتطلب استمرار الامتناع عن العمل لمدة معينة فيكتفي الامتناع لجزء من اليوم ليكون هناك إضراب كما يذهب رأي إلى أن التباطؤ المقصود بالعمل هو نوع من الإضراب "go-slow" إما التوقف بالاتفاق مع رب العمل فلا يعد إضراباً، أما إغلاق الأبواب Locked out فهي عملية لاحقة لعملية الإضراب وهذه يقوم بها رب العمل لمنع العمال من دخول المنشأة أو أعمال البناء أو المصنع وفي كلا الحالين فإن سبب الإضراب أو إيصاد الأبواب هو النزاعات العمالية بين العمال ورب العمل.

وينبغي التأكيد على أن مجرد وقوع الإضراب أو إيصاد الأبواب لا يكفي بحد ذاته للاحتجاج بالإعفاء بل لا بد أن يكون الإضراب هو السبب المباشر الذي أدى إلى هلاك أو تعيب البضاعة، ويقع على عاتق الناقل إثبات ذلك، ويمكن القول أن التعداد الوارد بالنص هو من قبيل تعداد حالات القوة القاهرة وبالتالي مساواة الإضراب وإيصاد الأبواب بالقوة القاهرة.

خامساً: العيب الذاتي في البضاعة Inherent Vice أو العيب بحزمها وتعليمها of Marks Insufficiency Inadequacy

يقصد بالعيب الذاتي بأنه العيب الذي يتولد من البضاعة نفسها دون تدخل عوامل خارجية ويؤدي إلى تلفها(2) ومثال ذلك ظهور ديدان أو بكتيريا بشحنة اللحوم أو الحبوب المنقولة أو ظهور الصدأ على قضبان الحديد من تلقاء نفسها، وحيث إن سبب التلف لا علاقة له بالناقل إلا إذا ثبت العكس، فالقانون أعفى الناقل من المسؤولية عن العيب القديم، ففي قضية وصول شحنة مستوردة من الحديد إلى الأردن تبين أن الحديد المباع على أنه جديد قد وصل جزء منه بحالة صدأ، وقد قررت محكمة التمييز

---

(1) (1915) 21 Comcas، p 253.

(2) في أحدث تعريف قضائي إنجليزي تم تعريف العيب الذاتي على أنه: فساد البضاعة بسبب عوامل داخلية تعود إلى طبيعة البضاعة خلال فترة النقل البحري المعتاد.
Deterioration of Good's due to Internal Factors relating to the nature of the good's in the ordinary course of transit, see Noten V. Harding (1990)2 Lloyd's Report, p.1289.

الأردنية ما يلي: " ان العيب القديم يحتج به على البائع لا على الناقل"[1]. وبالإضافة إلى عدم مسؤولية الناقل فقد أعطى القانون حقاً للناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة ثبوت العيب الذاتي ويقع عليه عبئ إثبات ذلك، كما لا يسأل الناقل عن العيب في حزم البضاعة أو تعليمها أو النقص الطبيعي المتعارف عليه بالموانئ المقصودة بالرحلة سواء أكان بالحجم أم الوزن.

لا يسأل الناقل طبقاً للمادة (5/213) من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة خطأ يعود إلى الشاحن أو المرسل إليه كعدم كفاية التغليف (Insufficiency of Packing) أو عيب في التمريك (Insufficiency of marks) لبيان طبيعة البضاعة وفيما إذا كانت قابلة للكسر أو تحتاج لعناية خاصة.

سادساً: أعمال المساعدة والإنقاذ البحري
Saving or Attempting to Save Life or Property at Sea

قد يصادف الناقل أثناء الرحلة البحرية حوادث طارئة لسفن أخرى قد تطلب المساعدة البحرية لإنقاذ السفينة الجانحة أو الأرواح الموجودة على متنها إذا شبّ حريق أو بطريقها للغرق ولذلك حرصت اتفاقية بروكسل والتشريعات البحرية الوطنية على تشجيع السفن الملاحية على تقديم المساعدة أو محاولة تقديمها لإنقاذ الأرواح والممتلكات، حتى أن التشريعات فرضت عقوبة جزائية على الربان الذي يمتنع عن تقديم المساعدة لأي شخص مهدد بالغرق دون أن يعرض السفينة للخطر، وجاء نص المادة 16/213 من قانون التجارة ليعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة إذا نتج الضرر عن الإجراءات التي اتخذها الناقل (الممثل بالربان) لإنقاذ الأرواح أو الأموال على متن سفينة أخرى ويستفيد الناقل أيضاً من الإعفاء في حال محاولة ذلك وقد انتقد التوسع بحالة الإعفاء هذه وشمولها حالة الإسعاف البحري لإنقاذ البضائع ظناً من الشاحنين أن الناقل من أجل الحصول على أجر أو مكافأة الإنقاذ[2]،

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 83/610: منشورات قسطاس الإلكترونية.

(2) عرف القانون البحري الإنجليزي مصاريف الإنقاذ على أنها: المصاريف المدفوعة بموجب القانون البحري للمنقذ مستقلة عن أي عقد ويمكن القول أنها مكافاة على السلوك الإيجابي (good behavior) من ناقل على ما قد يصادفه ناقل آخر يعاني من مأزق صعب بحاجة لمساعدة Grime p.185.

مستعد للمخاطرة بسفينته والحمولة التي يحملها عند المناورة ومحاولة إنقاذ بضائع أخرى على سفينة أخرى دون الاهتمام بالبضاعة التي يحملها وهي أولى بالرعاية والحماية، ويبدو أن اتفاقية هامبورغ وقد التقطت هذه الانتقادات فترجمتها بنصوص الاتفاقية بحيث حصرت الاتفاقية حالات إعفاء الناقل عن التصريح الكاذب عن قيمة البضاعة. وفي هذه الحالة وبالذات إذا كانت المساءلة لإنقاذ الأرواح فإن الناقل ملزم للمبادرة بإنقاذهم أو محاولة ذلك فإذا تعرضت البضاعة المنقولة على ظهر السفينة المنقذة لأضرار نتيجة جهود الإسعاف أو المساعدة فإن الناقل لا يسأل عن ذلك، وقد أخذت المادة 213 /6 عن اتفاقية بروكسل حالة الإعفاء هذه إلا أن اتفاقية هامبورغ حصرت حالة الإعفاء بالمساعدة البحرية الرامية لإنقاذ الأرواح لما لذلك من قيمة إنسانية، ولم تلزم الناقل في حالة إنقاذ البضائع على ظهر السفينة المستغيثة، ويعود للناقل أن يفعل ذلك على عاتقه باتخاذ إجراءات معقولة (Reasonable measure to save property at sea)، ودون تعريض السفينة الناقلة للخطر.

سابعاً: شحن البضائع الخطرة Shipping Hazardous Goods

يجوز شحن البضائع الخطرة على السفينة بعلم الناقل وموافقته ويتم الإشارة إلى ذلك عند تعبئة بيانات سند الشحن من قبل المرسل إليه وبهذه الحالة يكون الناقل على بينة من طبيعة البضاعة ويلتزم بنقلها وإيصالها إلى المرسل إليه، ولا يجوز له إنزالها لأنه على علم بها إلا بحالة واحدة وهي أن يصبح نقلها يشكل تهديداً جدياً للسفينة[1]، ولا يلتزم بأي تفويض، أما في حالة عدم الإفصاح الصحيح عن طبيعة البضاعة الخطرة واكتشاف الربان خطورة البضاعة وإمكانية تعرض الباخرة وحمولتها للخطر أثناء الرحلة البحرية فللربان حق إنزالها أو حتى إلقائها بالبحر، وهذه الحالة برأينا تعد سبباً كافياً للإعفاء[2]. بالرغم من عدم النص عليها في أسباب الإعفاء الواردة بالمادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني.

---

(1) المادة 217 من قانون التجارة البحرية الأردني 12 لعام 1972.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1321/ 1992: منشورات عدالة.

ثامناً: خطأ الشاحن Shipper Fault

تنتفي مسؤولية الناقل البحري إذا نتج الضرر عن خطأ الشاحن نفسه، وعليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يعود مثلاً إلى عيب في تغليفها أو تعبئتها، و بهذا الخصوص قررت محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم 353 / 1968 أنه " إذا تبين بأن احتراق البضاعة قد نشأ عن عيب في تغليفها وهو خطأ المرسل فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن تلف البضاعة وترد الدعوى المقامة من الشركة المؤمنة لمطالبة الناقل بقيمة تأمين البضاعة التي دفعتها للمرسل إليه "[1]. وقد نصت المادة 216 من قانون التجارة البحرية على على عدم مسؤولية الناقل عن أي خسائر أو أضرار تلحق بالبضائع إذا أعطى الشاحن معلومات أو تصريحاً غير صحيح وهو يعلم بعدم صحته ومثال ذلك تقدير قيمة البضاعة بأقل من قيمتها الحقيقية من أجل تخفيض أجرة النقل أو عدم ذكر طبيعة البضاعة الحقيقية ولكن يقع على الناقل إثبات أن سبب الهلاك أو التلف يعود إلى عدم الإفصاح الصحيح من قبل الشاحن.[2]

الفرع الثاني: عبء إثبات حالات الإعفاء Evidence of Exemption Instances

بما أن حالات الإعفاء تعتبر قرينة لصالح الناقل ويستطيع أن يتمسك بها للتخلص من المسؤولية ولكن يقع على عاتقه إثبات هذه الحالات، فلا يكفي مجرد الادعاء بها، فإذا أقام الدليل على حدوثها فلا يتحمل أية مسؤولية عن الهلاك أو التغيب أو التأخير، بيد أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس، فيستطيع الشاحن أو المرسل إليه أن يثبت خطأ الناقل أو تابعيه فإذا استطاع إثبات ذلك، فإن مسؤولية الناقل تقوم، وعليه فإن حالات الإعفاء ما هي إلا قرائن قانونية بسيطة ويمكن إثبات عكسها. وجاء ذلك واضحاً وجلياً في اتفاقية هامبورغ التي قررت عدم مسؤولية الناقل بحال هلاك أو تلف البضاعة بسبب الحريق، وهنا يقع على الشاحن أو المرسل إليه إثبات أن سبب الحريق يعود إلى خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو مستخدميه[3].

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 353/ 1968 من مجلة نقابة المحامين الصادرة بتاريخ 1 ـ 1 ـ 1969، ص 171.
(2) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة نشر، ص 187.
(3) المادة 4/5 من اتفاقية هامبورغ.

المبحث الرابع

تحديد مسؤولية الناقل البحري Limting liability

تعتبر فكرة تحديد مسؤولية الناقل البحري من المواضيع المهمة عند بحث مسؤولية الناقل البحري في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في إيصالها وقد تم الأخذ بها لمصلحة الناقلين البحريين مقابل إلغاء شروط الإعفاء حيث مرت هذه المسؤولية بتطورات متلاحقة سنبحثها في عدة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: التطور التاريخي لتحديد مسؤولية الناقل البحري وواقعها بالقانون الأردني

Historical Development of Limiting Liability in Jordanian Law

سبق وأن بينا ما درج عليه الناقلون من تضمين عقد النقل عدداً وافراً من شروط الإعفاء ولا شك أن قوة نفوذهم كانت وراء ذلك بالإضافة إلى هواجس التعويض العالية عند نقلهم بضائع ثمينة قد تفوق قيمتها قيمة السفينة الناقلة ذاتها، ولذلك فمقابل مناداة الشاحنين بالحد من شروط الإعفاء، نادى الناقلون بتحديد مسؤوليته الناقل عن الخسارة أو التلف عما قد يصيب البضاعة [1]، وهذا ما أخذت به اتفاقية بروكسل لإيجاد نوع من التوازن المنشود بين مصالح الناقلين والشاحنين، وعليه فإن تحديد مسؤولية الناقل بحد أقصى لمبلغ التعويض عن الخسارة التي يسأل عنها الناقل سواء أكانت مسؤوليته عقدية أم تقصيرية هي لصالح الناقلين، فالناقل بهذه الحالة ملزم بسقف مالي له حده الأعلى ولا يلزم بما يزيد عنه مهما كان حجم الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وقد ظهر مبدأ تحديد المسؤولية في معاهدة سندات الشحن[2]، فإذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود يزيد عن مائة جنيه فإن الشاحن أو المرسل إليه لا يستحق

(1) Robert Grime, Shipping law, op.cit.p 178.

(2) فقد نصت المادة 4 فقرة 5 منها على أنه: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذه القيمة بعملة أخرى".

إلا مائة جنيه فقط، أما إذا كان الضرر اللاحق بأحد الطرود أقل من مائة جنية فإن المرسل إليه سيتقاضى مبلغاً يساوي الضرر الذي لحقه حتى لا يثري على حساب الناقل[1] إلا أن هذه القاعدة لا يعمل بها إلا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء النقل البحري بمعنى أن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد التفريغ لا يطبق عليها مبدأ تحديد المسؤولية كما لا يطبق مبدأ التحديد إذا صرح الشاحن عن قيمة البضائع قبل الشحن وإدراج هذا التصريح في سند الشحن أي أن الناقل بهذه الحالة أداء التعويض كاملاً وبما يعادل قيمة البضاعة المصرح بقيمتها.

إلا أن آلية تحويل الجنيه الإسترليني إلى العملات الوطنية في موانئ التفريغ تباينت وتفاوتت كما أن ربط الجنيه الإسترليني بالذهب وارتفاع قيمته، قلل من أهمية هذه الآلية المعتمدة لتحديد مسؤولية الناقل، وكان ذلك من أهم الأسباب الداعية لمراجعة مبدأ تحديد المسؤولية عن طريق التعديل اللاحق لمعاهدة بروكسل لعام 1924 والذي تم في لاهاي عام 1968 حيث تم إلغاء المادة 4 من المعاهدة وزيادة حدود مسؤولية الناقل بعشرة آلاف فرنك فرنسي لكل طرد أو وحدة وثلاثة فرنكات فرنسية لكل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة، وتضمن تعديل الاتفاقية عام 1968 التعامل مع الحاويات وتم اعتبار الحاوية المقدمة من الناقل على أساس أنها من ملحقات السفينة، أي أن سعتها تضاف إلى سعة السفينة فإذا كانت تحتوي على مائة طرد تحسب الخسارة على أنها مائة طرد. أما إذا كانت مقدمة من الشاحن فتحسب الخسارة بما تحتويه من طرود على أنها طرد واحد، وبالرغم من جهود لجنة العمل في برتوكول لاهاي فسبي Hague Visby Rules المتداولة على النحو الوارد أعلاه، إلا أن قرار صندوق النقد الدولي لإلغاء ارتباط الذهب بالعملة الوطنية وعدم استقرار القوة الشرائية للفرنك الفرنسي دفع إلى إجراء تعديل لاحق على قواعد لاهاي – فسبي 1968 وتم الخروج بقواعد بروتوكول لاهاي فسبي لعام 1979 الذي اعتمد وحدة حقوق السحب الخاصة كمعيار ووحدة قياس لتحويل العملات الوطنية على اختلافها أنواعها.

ومما لا شك فيه أن معضلة تحديد مسؤولية الناقل البحري كانت موضع اهتمام مجتمع التجارة البحرية ومنظمات الأمم المتحدة العاملة لتطوير التجارة كمنظمة الانكتاد UNCTAD واليونسترال UNICTRAL وقد أسفرت المحاولات السابقة عن

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية 2006، ص 276.

تخفيف حدتها وتقليل إشكالاتها، إلا أنه ومع تطور وسائل النقل البحري وظهور الشركات الضخمة للنقل على الخطوط المنتظمة وإبداع أشكال متقدمة لسندات الشحن البحري، عادت الإشكالية كأمر ملح ينبغي معالجته وكان ذلك سبباً رئيساً للتسريع بظهور قواعد هامبورغ التي أخذت بمبدأ وحدات حقوق السحب الخاصة ولكن مع تطوير آلية التعامل معها لتحديد مسؤولية الناقل، فقد قررت بالمادة 1/6/أ تخصيص وحدات حسابية مقدارها 835 عن كل طرد أو وحدة شحن ولم يغب عن أنظارها صعوبة تحديد الطرد أو وحدة الثمن التي شكلت أهم المعيقات أمام تطبيق قواعد لاهاي فيسبي فعملت اتفاقية هامبورغ على احتساب 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضاعة. وللمدعي بالتعويض الاستفادة من أكبر البدلين عند احتساب حدود مسؤولية الناقل بالنسبة للوحدة والطرد أو بناء على الوزن. وسوف نتناول تحديد مسؤولية الناقل البحري وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني في فرع أول كما نتناول الحالات المستثناة في قاعدة تحديد مسؤولية الناقل البحري في فرع ثانٍ وبعد ذلك نتناول في الفرع الثالث الاتفاقية على تحديد المسؤولية بحد أعلى أو أدنى وشروط الإعفاء.

الفرع الأول: تحديد المسؤولية وفقاً لقانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972

Limits of Liability According to the Jordanian Maritime Law of 1972

أخذ المشرع الأردني، متأثراً باتفاقية بروكسل المعدلة لعام 1968، بمبدأ تحديد المسؤولية ونصت المادة 214 من القانون الأردني على: "أن تبعة الناقل من جراء الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع لا يجوز بحال من الأحوال أن تتعدى عن كل طرد أو وحدة مبلغاً بنظام يصدر فيما بعد نشر هذا القانون... "، إلا أن النظام الذي أشارت إليه المادة (214) ما زال لم يصدر حتى الآن وقد تصدت محكمة التمييز الأردنية لإشكالية تحديد مسؤولية الناقل في ظل إقرار القانون الأردني بمبدأ تحديد المسؤولية للناقل البحري وغياب إصدار النظام لتفعيل الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية، ففي القرار التمييزي رقم 97/1587 تجاهلت المحكمة مضمون المادة (214) التي أقرت الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية أو التعويض عن كل طرد أو وحدة بمبلغ محدد لشحنة من الفول السوداني لأن تفعيل المادة المذكورة معلق على إصدار نظام خاص وحيث لم يصدر النظام فإن إلزام الناقل بالتعويض

يكون بناء على المسؤولية العقدية وليس بناء على مبدأ التعويض المحدد قانوناً ونظاماً بسبب عدم وجود النظام، وبالتالي فإن الشرط الوارد في بوليصة الشحن لتحديد تبعة الناقل عند الخسارة بمبلغ محدد هو من قبيل شروط الإعفاء الملغاة ويحق لصاحب البضاعة المطالبة بالتعويض عن قيمة البضاعة التالفة على أساس قيمتها الحقيقية وقت حصول الضرر استناداً للقواعد العامة في القانون المدني، حيث جاء بالقرار طبقاً للمادة (363) "فإن المحكمة تقدر الضمان بما يساوي الضرر الواقع فعلاً حين وقوعه ويخرج عن مفهوم الضمان التعويض عما فات الدائن من كسب ما أو ألحق به من خسارة "[1]، وينبغي التأكيد أنه وطبقاً لمفهوم المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني فإن تحديد مسؤولية الناقل لا يطبق على عقود النقل البحري بموجب سندات الشحن وبالتالي يخرج النقل البحري بموجب سندات إيجار السفينة عن نطاق تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية، باستثناء - أن يتم تنظيم سند شحن بموجب عقد إيجار للسفينة - وكذلك يخرج عن نطاق تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية على البضائع المشحونة بموجب عقد نقل البضائع على سطح السفينة وكذلك على البهائم الحية كما سنرى لاحقاً.

الفرع الثاني: الحالات المستثناة من قاعدة تحديد مسؤولية الناقل البحري

Excluding Cases from the Limits of Liability Rule

جاء مبدأ تحديد المسؤولية ليصب في مصلحة الناقلين حتى لا يتكبدوا تعويضات باهظة قد تثنيهم عن الاستثمار في قطاع النقل وما قد يسببه ذلك من أضرار للتجارة الدولية، إلا أن لهذا المبدأ ضوابط بحيث يبقى الناقل متمتعاً بامتياز تحديد المسؤولية ما دام أنه يقوم بالنقل المعتاد [2]، فإذا رغب بتوسيع قاعدة النقل كنقل البضائع على سطح السفينة أو نقل الحيوانات الحية فإن له أن يقوم بذلك ولكنه لا يتمتع بميزة التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية، لأن الأصل في النقل أن تنقل البضاعة في عنابر السفينة وعدم تعريضها لمخاطر الطقس وهيجان البحر وهذا ما أقرته اتفاقية بروكسل، وقد تبنى ذلك المشرع الأردني عند صياغة نصوص قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 فقد نصت المادة (211) من القانون على أنه: " ولا يمكن تطبيق

---

(1) قرار محكمة التمييز رقم 97/1587 منشورات عدالة.

(2) John Wilson, Carriage of Goods by Sea, Ibid,22.

الأحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل ولا على البهائم الحية " وبالتالي تم استبعاد تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية في حالات النقل التالية:

أولاً: نقل البضائع على سطح السفينة Carriage of Goods on Deck

يتم نقل البضائع في الأصل على متن السفينة في داخل العنابر on board وليس على ظهرها on dock حفاظاً على سلامة البضاعة المنقولة مما قد تتعرض له من مخاطر نتيجة لتقلبات البحر وظروف الطقس وكذلك حفاظاً على حقوق المرسل إليه.[1] وقد جاءت المادة 122 من قانون التجارة البحرية لتنص على أن: " الربان مسؤول عن كل هلاك يلحق بالبضائع الموسوقة (المشحونة) على سطح السفينة الأول أي على سطحها الأعلى ما لم يحصل على رضى الواسق (الشاحن) أو كانت العادات البحرية تجيز ذلك..." ويستفاد من النص المذكور أن ذلك ليس من القواعد الآمرة، فيجوز الاتفاق مع الشاحن على نقل البضاعة على سطح السفينة أو وفقاً للعرف المتبع وإذا تم الاتفاق يجب تدوينه في سند الشحن وعبء إثباته يقع على عاتق الناقل[2] أما إذا قام الناقل بمخالفة اتفاق نقلها بالعنابر، فيعد الناقل مسؤولاً مسؤولية تقصيرية[3] استبعاداً صريحاً الوارد بالمادة 211 لإمكانية استفادة الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية الوارد بالمادة (214) عند نقل البضائع على سطح السفينة، لأن هذا النوع من النقل لا يتم بموجب سندات الشحن التي تحرص على نقل البضائع في عنابر السفينة حرصاً على سلامتها، فإن الناقل يلتزم بالتعويض على كامل الخسارة في حال هلاك البضاعة بسبب نقلها على السطح حيث يخضع النقل بهذه الحالة إلى الاتفاق الخاص بين الناقل والشاحن وفي نفس السياق فقد قررت اتفاقية هامبورغ أن النقل على سطح السفينة غير مسموح به إلا إذا كان بناء على ترتيبات توافق عليها الشاحن والناقل أو أن العرف المتبع لنقل نوع ما من البضاعة قد جرى على نقلها على سطح السفينة أو بموجب قاعدة وتعليمات منصوص عليها بقانون، ويقع على الناقل في كل الحالات التي يسمح بها النقل على السطح الإشارة إلى ذلك في سند الشحن البحري.[4]

---

(1) نصت المادة 269 من قانون التجارة البحرية على عدم استفادة صاحب البضاعة الهالكة المنقولة على سطح السفينة من التحاص عند تسوية الخسارة العامة ما لم يثبت أن نقلها على السطح كان دون علمه.

(2) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 661.

(3) انظر المادة (9) من اتفاقية هامبورغ.

(4) انظرالمادة (9) من اتفاقية هامبورغ.

ثانياً: نقل البهائم الحية Carriage of Live Animals

تضمنت المادة (211) من ذات القانون استبعاداً ثانياً لإمكانية استفادة الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية وهي الحالة التي يقوم الناقل فيها بنقل البهائم الحية على ظهر السفينة؛ لأن نقلها كما هو الحال بنقل البضائع على ظهر السفينة يخضع لاتفاق خاص بين الشاحن والناقل وما يتطلبه ذلك الاتفاق من تفاصيل خاصة بنوع البهائم المنقولة وما تحتاج إليه من عناية أثناء الطريق، ويستطيع هذا الأخير تضمين هذا الاتفاق عدد من شروط الإعفاء في حال نفوق هذه البهائم أو بعضها إذا أثبت أنه اتبع التعليمات والأوامر التي حددها الشاحن قبل بدء الرحلة. والبهائم المقصودة هي التي تحتاج إلى حيز للحركة وربما هذا ما دفع المشرع لاستعمال كلمة البهائم الحية بدلاً من الحيوانات الحية والتي قد تكون من الدقة والحساسية بحيث تشمل أنواع من البكتيريا أو الحيوانات المنوية للمختبرات والبعض يضيف المحار والقواقع إلى مفهوم الحيوانات الحية[1]، فإذا لم يتمكن الناقل من إثبات بذل العناية الكافية واتباع تعليمات الشاحن بخصوص إطعام البهائم ومتطلبات حمايتها فإنه يسأل عن التعويض لكل قيمة الخسارة ولا يستطيع التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية الوارد بالمادة 214 من قانون التجارة البحرية على فرض وجود النظام الخاص الذي لم يصدر، ويبدو أن ذلك مقرر لصالح أصحاب البضائع، على أن الناقلين عادة ما يستندون إلى شروط الإعفاء من المسؤولية وهي غير ممنوعة في هذا النوع من النقل مما يجعل من استثناء نقل البهائم الحية من نطاق أحكام تحديد المسؤولية الناقل لا يصب في صالح الدول المستوردة للماشية.[2] ويبدو أن ذلك أحد أسباب تمسك مندوبي الدول المالكة لأساطيل النقل البحري بعدم إخضاع نقل الحيوانات الحية لأحكام تحديد المسؤولية في اتفاقية هامبورغ.[3]

ثالثاً: عدم تصريح الشاحن المدون بسند الشحن
Non Declaration of the Shipper in Bill of Lading

من الواضح أن حالات الاستبعاد الأولى والثانية تستند إلى الاستبعاد القانوني الصريح الوارد في المادة (211) من قانون التجارة الأردني لأن نقل البضائع على سطح

---

(1) احمد حسني، النقل الدولي للبضائع، مرجع سابق ص 39.
(2) عبد الرحمن عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 96.
(3) المادة 6 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

السفينة أو نقل الحيوانات الحية لا يتم بموجب سندات الشحن التي أصر المشرع الأردني عليها فقط لإمكانية استفادة الناقل من أعمال مبدأ تحديد المسؤولية، إلا أن هناك حالة استثناء أخرى لا يستفيد الناقل فيها من مبدأ تحديد المسؤولية حتى لو كان النقل بموجب سند الشحن، وهذه الحالة هي الحالة التي لا يصرح فيها الشاحن عن طبيعة البضاعة ونوعها وقيمتها قبل شحنها على متن السفينة، يتم إدراج ذلك بسند الشحن، فإذا تعرضت هذه البضاعة إلى الهلاك أو التلف فإن الناقل ملزم بالتعويض عن كامل قيمة البضاعة الهالكة حسب القيمة التي أفصح عنها مالك البضاعة أو الشاحن. أما إذا أدرج الناقل تحفظاته على قيمة البضاعة المصرح بها من قبل الشاحن بناء على شكوكه حول قيمة البضاعة، وحصل الضرر لهذه البضاعة، فإن عبء إثبات القيمة الحقيقية يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه[1]، فإن لم يستطع إثبات ذلك، فما على القاضي إلا اللجوء إلى الخبرة لتقدير القيمة الحقيقية للبضاعة التالفة.

وقد يتساءل البعض فيما لو كان التصريح المعطى عن قيمة البضاعة ونوعها من قبل الشاحن غير صحيح، فهل يلتزم الناقل بما تم تدوينه بسند الشحن ووافق عليه دون تحفظات؟ المادة (214) من القانون لم تتعرض لذلك ونرى أن ذلك يعود للقواعد العامة لإثبات عكس ما تم التصريح به من قبل الشاحن وإذا استطاع الناقل إثبات أن قيمة البضاعة أقل من القيمة المصرح بها فيكون التعويض على أساس القيمة التي أثبتها الناقل.

الفرع الثالث: الاتفاق على تحديد المسؤولية بحد أدنى أو أعلى من القانون وشرط الإعفاء

Deciding Minimum or Maximum Liability and Exemption Conditions

يطرح تساؤل آخر حول جواز الاتفاق بين الناقل والشاحن على تحديد مسؤولية الناقل بحد أقل مما يفرضه القانون أو النظام المتوجب إصداره لتحديد المسؤولية أو بحد أعلى، فهل يجوز ذلك؟! المادة (214) من قانون التجارة البحرية حسمت ذلك وقررت عدم جواز الاتفاق على تحديد المسؤولية بحد أدنى مما يقرره القانون وذلك حماية

---

(1) انظر المادة 214 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972.

للشاحن الذي قد يضطر لشحن بضاعة في ظروف مستعجلة وهذا من الأسباب التي يستند إليها البعض باعتبار أن عقد النقل البحري هو عقد إذعان، وأن هذا الشرط الذي يفرضه الناقل هو من قبيل شروط الابراء الباطلة وجاء بقرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 1993/1057: "لا يغير من الأمر شيئاً الشرط الذي أورده الناقل في بوليصة الشحن والمتضمن أن الشحن من العقبة إلى المنطقة الحرة على مسؤولية وحساب المرسل إليهم، إذا أن هذا الشرط الذي يبرئ الناقل من مسؤوليته يعتبر باطلاً عملاً بأحكام المادة (215) من قانون التجارة البحرية رقم 1972/12 التي نصت على أنه: (يعتبر ملغياً ولا مفعولاً له كل شرط أدرج في وثيقة شحن أو في أي وثيقة للنقل البحري تنشأ في الأردن وكانت غايته المباشرة أو غير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو هذا القانون ..."[1]. وبالمفهوم المخالف للمادة 214 لمقابل فقد أجازت صحة الشرط الذي يحدد مسؤولية الناقل بحد أعلى مما قرره القانون وهذا ما يؤيده الفقه[2].

المطلب الثاني: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري
The Time Scope of Carrier Liability

تكمن أهمية الوقوف على حدود النطاق الزمني لمسؤولية الناقل في القدرة على الحكم بمسؤولية الناقل، وفيما إذا أخل بالتزامه بتحقيقه للغاية المطلوبة في عقد النقل، وهي نقل البضائع سليمة من أي هلاك أو تلف أو تأخير وتسليمها للمرسل إليه أو من يمثله أو إلى الجهة المخولة بالاستلام في الميعاد المتفق عليه، وتدق المسألة بالواقع العلمي عند حدوث الخسارة بالنسبة لوقت حصولها ومكان حصولها في المرحلة الأولى لعقد النقل وأثناء عملية الشحن وعلى نفس المنوال يدق الأمر في المرحلة الأخيرة لعقد النقل وعندها تبدأ عملية التفريغ والتسليم، وسوف نتناول هذا المطلب في أربعة فروع ففي الأول نبين تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في القانون الأردني، والثاني لبيان تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ، والثالث لبيان تسليم البضاعة فعلياً للمرسل إليه، وأما الفرع الرابع فنشرح فيه دور مؤسسة الموانئ في حل إشكالية تسليم البضائع.

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1057/ 1993 هيئة خماسية: منشورات عدالة.
(2) مصطفى كمال طه، أساسيات النقل البحري، مرجع سابق، ص 243.

الفرع الأول: النطاق الزمني في قانون التجارة البحرية الأردني
Time Scope in Maritime Jordanian Law

نظم قانون التجارة البحرية الأردني هذا النطاق الزمني ذلك بتحديد مسؤولية الناقل من وقت الشحن وحتى وقت التفريغ في حين نظمت اتفاقية هامبورغ هذا الموضوع على نحو آخر وبالرغم من أن أحكام اتفاقية هامبورغ هي التي يجب أن تسود عند تعارض المعالجة القانونية لتحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري [1]، إلا أن ذلك لا ينفي أهمية الوقوف على نصوص قانون التجارة البحرية الأردني لمعالجة هذا الموضوع باعتبار أن هناك عقود نقل قد لا تخضع لقواعد هامبورغ[2]، ولذلك رأينا أن نبحث هذا الأمر وسبل معالجته بناء على نصوص قانون التجارة البحرية وقرارات محكمة التمييز.

أولاً: مبدأ وحدة عقد النقل Integrity of Contract of Carriage

بعكس القانون البحري المصري لعام 1990 الذي أدمج المرحلة البرية السابقة على الشحن والمرحلة البرية اللاحقة على التفريغ بالإضافة إلى مرحلة النقل البحري كوحدة واحدة يشملها عقد النقل.[3] لم يتبنَ المشرع الأردني مبدأ وحدة عقد النقل البحري والذي يقضي بسريان آثار العقد منذ تسلم الناقل البحري للبضاعة من قبل الشاحن تمهيداً لشحنها على متن السفينة ويستمر العقد خلال فترة النقل البحري وينتهي بتفريغ البضاعة من السفينة وتسليمها للمرسل إليه، ويظهر عدم تبني القانون الأردني لوحدة عقد النقل البحري جلياً من خلال منطوق المادة 211 والتي تنص على:

" لا تطبق أحكام هذا الجزء إلا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغ في المحل المقصود ".

كما تنص المادة 178 على ما يلي:

"على السفينة أن تكون مستعدة لنقل البضائع في الوقت المعين وفي مكان التحميل المتفق عليه أو العادي وعلى الربان أن يأخذ البضاعة على نفقة مجهز السفينة من تحت الروافع وعليه أن يوصلهما في الميناء المقصود إلى المستلم تحت الروافع"

---

(1) لا في درادكة، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد13، العدد 9، ص122، عام 2007.

(2) استبعدت اتفاقية هامبورغ من نطاق تطبيق نقل البضائع بموجب سندات إيجار السفينة، انظر المادة 2 /3 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

(3) انظر المادة 1/227 من قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990.

وباستقراء النصوص المذكورة أعلاه يتبين جلياً أن فترة النقل تنتهي بمجرد تفريغ البضاعة في ميناء الوصول فإذا تبين أن هناك هلاك أو تلف أو نقصان بعد انتهاء التفريغ فإن الناقل يضمن هذا الهلاك أو التلف، والمفترض أنه وقع بين وقت تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في تسليمها في ميناء التفريغ، وقد يكون وكيل السفينة المفوض بالاستلام هو المسؤول أو المقاول البحري [1].

وعملية التفريغ تتشابه إلى حد ما مع عملية الشحن، فيتم إخلاء مسؤولية الناقل من الوقت الذي تنفصل به البضائع عن روافع السفينة الناقلة لها لوضعها على رصيف الميناء، أما في حالة البضائع السائبة فينتهي التفريغ منذ لحظة انتقال السائل من الأنبوبة أو الخرطوم الثابت بجسم السفينة إلى الخزان الموجود على أرض الميناء أو الأنبوبة المتحركة إلى وعاء في الميناء، أما إذا كان التفريغ يتم على زوارق تقترب من السفينة الراسية بعيداً عن الرصيف فينتهي التفريغ منذ إنزال البضاعة من على الزوارق والمواعين إلى الرصيف لأن نقل البضاعة من السفينة بالمواعين والزوارق إلى الرصيف هو أيضاً جزء مكمل للرحلة البحرية [2].

والقاعدة العامة أن عملية الشحن والتفريغ هي من مهام الناقل الذي لديه الخبرة للقيام بذلك، إلا أنه قد يتم الاتفاق على غير ذلك إذا طلب المرسل إليه القيام بمهمة التفريغ كما قد يتم الشحن أو التفريغ بواسطة هيئة احتكارية متخصصة بموجب قانون سار المفعول كما هو الحال في الأردن حيث تقوم مؤسسة الموانىء بمهام الشحن والتفريغ بموجب المادة الرابعة من قانون مؤسسة الموانىء.

ثانياً: مؤسسة الموانئ The Establishment of Ports

استناداً لما سبق تم إنشاء مؤسسة الموانئ الأردنية للقيام بهذه الغاية بموجب نص المادة 4/أ من قانون مؤسسة الموانئ رقم 36 لسنة 1985 والتي تنص على: "تتولى المؤسسة وحدها إنشاء الموانئ وإدارتها وتنميتها واستغلالها وصيانتها والقيام بعمليات تفريغ وتحميل البواخر (استفادورية) والتجريم وتحميل الشاحنات وتقديم الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ".

(1) هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع، مرجع سابق، ص 138.

(2) أحمد حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 36.

وقد تأكدت مهام مؤسسة الموانئ في القرار التمييزي بدءاً من مباشرة عملية التفريغ الموكلة اليها فقد جاء بالقرار رقم 1999/1146 بقولها:

"مؤسسة الموانىء مسؤولة منفردة عن أعمال تفريغ وتحميل وتخزين البضائع وتقديم كافة الخدمات ذات الصلة بأعمال الموانىء عملاً بالمادة الرابعة من قانون مؤسسة الموانىء رقم 28 لسنة 1978 وبالتالي فإنها تعتبر مسؤولة عن أي أضرار تلحق بالبضائع أثناء قيامها بهذه الأعمال وهذه المسؤولية تدخل في باب المسؤولية التقصيرية المفترضة إلا أنه من المتفق عليه أن ذلك قابل لإثبات العكس وذلك بتقديم المؤسسة البينة على أن الضرر ناتج عن فعل الغير أو عن القوة القاهرة قياساً على أحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972 وعليه فإن ثبوت أن الحريق الذي وقع بالبضاعة أثناء تخزينها في ساحة تخزين المؤسسة وقع فجاة ودون أي عمل تقصيري منها، وأن التفسيرات التي انتهت إليها اللجنة المشكلة للبحث في تقدير الأضرار وأسباب الحريق أن السبب هو الكهرباء الساكنة نتيجة تعرض البضاعة للرياح الشديدة خلال تخزينها لمدة طويلة في ساحة التخزين ومؤدى ذلك انقطاع أي صلة بين الحريق وبين أي عمل تقصيري لكون السبب عائد لقوة قاهرة مما يجعلها غير مسؤولة عن ضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة "[1].

كما صدرت تعليمات تفريغ وتحميل وتخزين وإخراج البضاعة الصادرة بموجب قرار مجلس إدارة مؤسسة الموانئ رقم 98/50 تاريخ 1998/7/16 بالاستناد لأحكام المادة (3) من نظام تخزين وإخراج البضائع في ميناء العقبة رقم 25 لسنة 1998.

وقد عرفت المادة (2) من قانون مؤسسة الموانئ بقولها: (البضائع: جميع أنواع السلع والمنتجات الصناعية والمواد الخام والحيوانات) وجاءت المادة الثانية من التعليمات ليقرن بضائع الاقطرمة والبضائع الملوثة والخطيرة، حيث إن تخزين هذه البضائع في الميناء لا يخلو من خطورة بالغة فقد تم استحداث ما يسمى بالتحميل المباشر والتفريغ المباشر من السفينة من وإلى سطح سيارة الشاحن، وهو نصت عليه المادة (3/4/أ/د) (3/4/ب) من تعليمات تفريغ وتحميل البضائع لتفادي تخزين البضائع في ساحات الميناء.

كما تم إعطاء مجلس الوزراء حق التعاقد مع أي جهة لتولي جزء من مهمات مؤسسة الموانئ لتقديم خدمات مينائية محددة، ولقد تم مؤخراً... التعاقد مع شركة

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1999/1146: منشورات عدالة.

ميناء العقبة للحاويات لتولي مهام مؤسسة الموانئ فيما يخص رصيف الحاويات من حيث الإشراف والتنفيذ لتفريغ البواخر وتستيف البضائع داخل الساحات والمستودعات لحين إنجازها جمركياً وتسليمها لأصحابها وبناء على ذلك صدر قانون إلغاء مؤسسة الموانئ رقم 39 لسنة 2008 المنشور على الصفحة 3062 من عدد الجريدة الرسمية رقم 4921 تاريخ 2008/7/31 والقاضي بتحويل المؤسسة إلى شركة مساهمة خاصة بموجب المادة 4 / أ وحالياً تقوم شركة ميناء العقبة للحاويات بالإشراف والتنفيذ لتفريغ البواخر وتستيف ورصّ البضائع داخل الساحات والمستودعات لحين إنجازها جمركياً وتسليمها لأصحاب العلاقة وكذلك تقوم بالإشراف على تفريغ البضائع من الشاحنات إلى أراضي الميناء ومن ثم تحميل هذه الحاويات إلى البواخر لغايات الشحن.

الفرع الثاني: اجراءات تسليم البضائع في ميناء الوصول

The Proceesures of Handing Goods to Ports Establishment

أولاً: مهام وكيل السفينة[1]

وكيل السفينة شخص يتم اختياره من الناقل لتمثيله في ميناء التفريغ ويتلقى التبليغات الموجهة للناقل والمشاركة بلجان الكشف في حال وصول البضاعة متضررة، وتنحصر مهمة وكيل السفينة بتلقي البضاعة المشحونة وتسليمها إلى المرسل إليه، ويعتبر مسؤولاً في حدود مهمته عن الأخطاء التي يرتكبها موظفوه والأشخاص العاملين لديه عملاً بأحكام المادة 218 من قانون التجارة البحرية، وبهذا الخصوص قررت محكمة التمييز بقراره رقم 1993/22 ما يلي: " ينبني على الخطأ من قبيل مستخدم الشركة وكيل السفينة الناقلة في كتابة اسم الشركة المشحونة لها البضاعة بطلب إدخال بضاعة المميزة إلى المنطقة الحرة، مما حال دون وصول إشعارات المؤسسة إلى صاحب البضاعة الحقيقي وأدى إلى بيعها بالمزاد العلني لتحصيل بدلات التخزين"[2].

---

(1) يصنف الوكلاء الملاحيين إلى فئتين؛ الفئة الأولى وهم وكلاء السفن ذات الخطوط المنتظمة (liner agents) ويعملون لمدة زمنية متعاقد عليها ويذلون الناقل ويجرون الاتصالات اللازمة لتداول البضائع وتسليم أذنات التسليم لأصحاب البضائع بعد استلام بوالص الشحن وأي خدمات أخرى لمصلحة السفينة كاستلام التبليغات والاتصال بنوادي الحماية والتعويض.أما الفئة الثانية فهم وكلاء الميناء (port agent) ويعملون بعد تعيينهم بالميناء لمساعدة الربان وإجراء الاتصالات اللازمة في عمليات الشحن والتفريغ للبضاعة وتوريد المؤن للسفينة. انظر محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، مخطوطة دون سنة نشر.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1993/22: مجلة نقابة المحامين لسنة 1994، ص 2080.

ومسؤوليته منفصلة عن مسؤولية الناقل الذي يقع عليه إيصال البضاعة سليمة في الوقت والميناء المتفق عليه، وعادة ما يقوم وكيل الباخرة بإعلام أصحاب البضائع عن وصول بضائعهم ويطلب منهم بوالص الشحن تمهيداً لإصدار أذونات التسليم مقابل بوالص الشحن التي يتقدم بها أصحاب البضائع للوكيل البحري المدون اسمه في بوليصة الشحن. يأخذ صاحب الإرسالية إذن التسليم مع صورة مصدقة عن بوليصة الشحن من وكيل السفينة ويعطيها للمخلص الجمركي مرفقة بالفاتورة التجارية.

ثانياً: مهام المخلص الجمركي Missions of Custom Clearnce

يتولى المخلص الجمركي مهام القيام بفتح بيان جمركي لإخراج البضاعة والتخليص عليها. يتم تفريغ السفينة عن طريق موظفي الميناء وتوضع البضاعة على أرض الميناء تحت حراسة مؤسسة الموانئ فإذا كانت البضاعة سليمة تقوم المؤسسة بالتوقيع على الاستلام بموجب بيانات الإدخال لحين قيام المخلص بالتخليص على البضاعة واستلامها ونقلها على ظهر الشاحنات التي تدخل إلى ساحات التخزين.

الفرع الثالث: إشكالية تسليم البضاعة في ميناء الوصول

The Arguable Discussion in Handing the Goods at the Destination Port

وعلى ضوء ما تقدم تثور إشكالية اعتبار عقد النقل منتهياً منذ انتهاء عملية التفريغ بإشراف مؤسسة الموانىء أو شركة ميناء العقبة في حالة توقيع ممثل المؤسسة على الاستلام والإقرار بسلامة البضاعة التي جرى تفريغها ونحن نرى انتهاء عقد النقل بهذه الحالة سنداً للمادة (211) من قانون التجارة البحرية التي تنص على انتهاء العقد "بتفريغ البضاعة في المحل المقصود". وفي سياق هذا التوجه قررت محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم 2001/41 جاء بها: "أن مسؤولية نقص البضاعة أو تلفها لا يقع على الناقل البحري ذلك لأن مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي يحصل أثناء تنفيذ عقد النقل أي أثناء الرحلة البحرية فقط. وحيث إن عملية تفريغ البضاعة من الباخرة وإيصالها إلى ميناء العقبة ومن ثم تحميلها للشاحنات من وظيفة مؤسسة الموانئ عملاً بحكم المادتين (2 و4) من قانونها الخاص، حيث إن البضاعة عند رسو الباخرة في ميناء العقبة للتفريغ كانت سليمة، وعليه فإن الشركة الناقلة لا تكون مسؤولة عن

تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة، إذا تنتهي مسؤوليتها عند بدء عملية التفريغ"، وجاء بقرار محكمة التمييز الأردنية:" أن الناقل لا يسأل عن تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة لأن مؤسسة الموانئ هي المسؤولة عن ذلك بموجب مسؤوليتها التقصيرية"[1]، ويبدو أن ذلك جاء تأكيداً لقرارات سابقة في توجه محكمة التمييز بتحميل مؤسسة الموانئ مسؤولية الضرر الذي يلحق بالبضاعة المسلمة إلى المؤسسة بسبب عدم حضور صاحبها لاستلامها نتيجة لعدم وصول بوالص الشحن عند وصول السفينة إلى الميناء ففي قرار محكمة التمييز رقم 85/205: " من المتفق عليه فقهاً وقضاء وبدلالة المادة 211 من القانون البحري أن مسؤولية الناقل البحري تنحصر في تنفيذ عقد النقل وضمان الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء الرحلة البحرية فقط وأما بعد انتهاء الرحلة البحرية وابتداء من تلقي البضاعة من الربان في ميناء التفريغ وحتى تسلميها إلى المرسل إليه، فالمسؤولية تقع على عاتق الوكيل البحري الذي يكون مسؤولاً عن أي خطأ شخصي يقع منه أو من عماله طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية ". وقد تأكد دلك بعدد من القرارات التمييزية ففي القرار رقم1993/1057 الذي جاء فيه: "تعتبر مؤسسة الموانئ مسؤولة عن أي ضياع أو تلف أو هلاك يحصل للبضاعة أثناء التفريغ ما لم يرد ما يثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة قد نشأ عن سبب أجنبي عملاً بالمادة (213) من قانون التجارة البحرية، وطالما أن الشاحنة وحفظ توازنها على ظهر الرافعة من مهام موظفي مؤسسة الموانئ فإن رجوع الشاحنة للخلف وصدمها سيارة أخرى ألحقت بها الضرر يكون نتيجة إهمال موظفي المؤسسة وبفعلهم وتكون مسؤولية المؤسسة عن الضرر مسؤولية مفترضة عملاً بالمادة الرابعة من قانون مؤسسة الموانئ المذكور"، إلا أنه بالرغم من صراحة النص المادة 211 التي تشير إلى أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري تبدأ بالتحميل في ميناء القيام (port of departure) وتنتهي بانتهاء التفريغ في ميناء الوصول (port of destination) حيث تتولى الهيئة الاحتكارية لأعمال التفريغ وهي مؤسسة الموانئ مهمة تفريغ البضاعة ويقع على عاتقها مسؤولية ما يلحق بالبضاعة من تلف أثناء التفريغ والقرارات التمييزية المشار إليها آنفاً،

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 87/1017: منشورات قسطاس.

فإن محكمة التمييز وفي حالات أخرى اقتنعت بتوجه القضاء المصري بهذا الخصوص[1] وخلاصتها أن التسليم لا ينتهي بتفريغ البضاعة وأن تسليم البضائع المنقولة إلى دائرة الجمارك أو مؤسسة الموانىء لا يعني التسليم الحقيقي، وأن الناقل يبقى مسؤولاً حتى لو خرجت البضاعة من نطاق حراسته، ولا يبرأ من المسؤولية عن هلاك أو تلف أو نقصان البضاعة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً، وأن التسليم الفعلي هو واقعة قانونية ينبغي عدم إغفالها وفي هذا السياق قررت محكمة التمييز بقراراها رقم 1999/1164 ما يلي:

"من المستقر قضاء وفقهاً أن عقد النقد البحري يرتب على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة، وليس مجرد التزام ببذل عناية، وحيث إن مضمون هذا الالتزام هو أن يضمن الناقل كل ما يلحق بالبضاعة المنقولة من هلاك وتعيب وأضرار أو نقص، خلال الرحلة البحرية، وإلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، عملاً بأحكام المادة (213) من قانون التجارة البحرية رقم 12/ 1972، ويمتد هذا الضمان في ميناء الوصول حتى بعد تفريغ البضاعة وإلى أن تسلم للمرسل إليه، وحيث إن المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من يمثله، بحيث يتمكن من فحص البضاعة والتعرف على حالتها، أي بعد تسليم آخر طرد من طرود البضاعة للمرسل إليه، ولا يغني تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانئ أو الجمارك عن التسليم الفعلي للمرسل إليه، ذلك أن عقد النقل البحري لا ينقضي إلا بتسليم البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إليه أو نائبه، وحيث إن وكيل المميزة قد ذكر في مرافعته أمام محكمة الاستئناف (ص 41 من المحضر) أن الإرسالية موضوع الدعوى لم تتضرر أثناء عملية النقل البحري، وأن تضررها كان أثناء عملية المناولة والتفريغ الذي تولته مؤسسة الموانئ وأثناء نقل الإرسالية إلى المنطقة الحرة،

---

(1) قررت محكمة النقض المصرية العديد من القرارت التي قررت فيها أن التسليم لا يتم إلا بتسليم البضائع للمرسل إليه وحددت مفهوم التسليم فعلى سبيل المثال قررت في الطعن رقم 655 جلسة 1981/12/8 س 32، ص 2243 ما يلي: (وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضي ولا تنتهي فيه مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها كاملة وسليمة للمرسل إليه أو نائبه تسليماً فعلياً، ويظل الناقل مسؤولاً عنها وعن سلامتها حتى تمام التسليم، ولا ترتفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن العجز أو التلف منشأ عن عيب في بضاعة بذاتها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير، والمقصود بالتسليم في هذا الصدد هو الاستلام الفعلي من جانب صاحب الحق في البضاعة أو نائبه بحيث تنتقل إليه حيازتها ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها، فلا يعد استلاماً مجرد تفريغ البضاعة من الباخرة بالدائرة الجمركية على ذمة تسلم المرسل إليه لها، وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون)، انظر أيضاً عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية 2003، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 434. انظر أيضاً الطعن رقم 655 سنة 48 ق جلسة 1981/12/8 س 32، ص 2243، سعيد شعلة، قضاء محكمة النقض التجاري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 1993، ص78.

وحيث إنه حتى لو ثبت صحة هذا الادعاء مع أن وكيل المميزة لم يقدم أي دليل يؤكد مسؤولية مؤسسة الموانئ عن هذه الأضرار، فإن الأضرار التي لحقت بالبضاعة تكون قد حدثت والحالة هذه قبل تسليم هذه البضاعة تسليماً فعلياً للمرسل إليه أو من يمثله مما لا يخلي الناقل البحري من مسؤوليته عن هذه الأضرار."

ويبدو أن محكمة التمييز قد استقرت على تمديد النطاق الزمني لعقد النقل إلى المرحلة اللاحقة لانتهاء مرحلة النقل البحري بحيث قررت أن انتهاء عقد النقل البحري لا يكون بمجرد تفريغ البضاعة بل ينتهي العقد بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً فعلياً للمرسل إليه ففي القرار الأخير بهذا الصدد وقد أكدت محكمة التمييز ذلك ففي قرارها رقم 2008/197 حيث جاء بالقرار:

" وما يتضح من نصوص المواد 211، 212، 213 من قانون التجارة البحرية أن مسؤولية الناقل عن عقد النقل تبدأ من شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود أي خلال الرحلة البحرية لأن عقد الشحن عقد لغاية أي تسليم المال المنقول إلى المرسل إليه، وأن استلام البضاعة الذي يعتبر بينة هي أنها سلمت بحالة جيدة وبمقتضى وثيقة النقل وهو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها والتحقق من حالتها "[1].

ومع الاحترام والتقدير لقرار محكمة التمييز الذي وسع نطاق مفهوم التسليم تبعاً لتمديد نطاق عقد النقل البحري وذلك بإضافة المرحلة اللاحقة لتفريغ البضاعة في ميناء التسليم، إلا أن تأسيس هذا المفهوم على منطوق المادة 211 من قانون التجارة البحرية لا يستند إلى أساس تشريعي بصراحة نص المادة 211 و178 اللتان حصرتا نطاق المسؤولية من حين شحن البضائع على متن السفينة وحتى تفريغها للمكان المقصود.

أما إذا تبين أثناء التفريغ أن هناك هلاك أو تلف أو نقصان بالبضاعة لأن ذلك قرينة على مسؤولية الناقل ويقع على المرسل إليه توجيه الإخطار للناقل حسب منطوق المادة (118) من قانون التجارة البحرية ويكون عبء إثبات أن الهلاك أو التعيب لم يحصل أثناء الرحلة البحرية على عاتق الناقل الذي عليه إثبات أن الهلاك أو التلف قد حصل خارج النطاق الزمني لعقد النقل وموضوع عبء الإثبات من النظام العام وقد أبطل قانون التجارة البحرية بالمادة (215) أي شروط يتضمن إعفاء الناقل من المسؤولية التي

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 197/ 2008: منشورات عدالة.

يتحملها بمقتضى أحكام القواعد العامة أو القانون البحري في هذا السياق وبالقرار رقم 1943 /1997 ما يلي:

"يعتبر باطلاً ولا مفعول له كل شرط أدرج في وثيقة الشحن أو في أي وثيقة للنقل البحري تنشأ في الأردن وكانت غايته المباشرة وغير المباشرة إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون العام أو قانون التجارة البحرية عملاً بأحكام المادة 215 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972 وعليه فلا اعتبار للشرط الذي أورده الناقل في بوليصة الشحن والمتضمن أن الشحن من العقبة إلى المنطقة الحرة في العقبة على مسؤولية وحساب المرسل إليهم، وبالتالي فإن وقوع الضرر أثناء عملية المناولة والتفريغ الذي تولته مؤسسة الموانىء وأثناء نقل الإرسالية إلى المنطقة الحرة فإن الأضرار التي لحقت بالبضاعة تكون والحالة هذه قد حدثت قبل تسليم البضاعة تسليماً فعلياً للمرسل إليه أو من يمثله مما لا يخلي الناقل من مسؤوليته عن هذه الأضرار"[1].

إن نظرة متفحصة لمنطوق القرار الصادر من محكمة التمييز الموقرة يكشف عن توجه القضاء الأردني لحماية الشاحن أو المرسل إليه وهو توجه محمود باعتبار أن الأردن دولة مستوردة أكثر منها دولة مصدرة إلا أننا نتحفظ على الأساس القانوني لهذا القرار، فمنطوق المادة 211 يحدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل من " حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود"[2]. ومن جهة أخرى فإن عملية الشحن أو التفريغ واقعة مادية تقع على عاتق الناقل ما لم ينص القانون أو الاتفاق أو يقضي العرف على غير ذلك، وبالتالي فإن الأصل أن الناقل يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التعيب الذي يصيب البضاعة منذ بداية شحن البضاعة على متن السفينة ويستمر طيلة الرحلة البحرية وينتهي بانتهاء التفريغ ووضع البضاعة على الرصيف بعد الإفراج الجمركي تمهيداً لاستلامها من قبل المرسل إليه. وحسب نصوص قانون التجارة البحرية فإن الناقل تنتهي مسؤوليته بانتهاء التفريغ وتنظيم محضر استلام موقع عليه من مندوب المؤسسة أو من يمثلها كشركة الحاويات، أما إذا تبين أن هناك أضراراً لحقت بالبضاعة فيتم تشكيل لجنة من مندوب المؤسسة ووكيل السفينة ومندوب الجمارك لتحرير محضر بواقع حال البضاعة، وفي حال عدم إقرار الناقل بأن الضرر اللاحق بالبضاعة لم يحصل أثناء النقل

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1997/1943 منشورات مركز قسطاس.
(2) المادة 211 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972.

فيقع عليه عبء الإثبات، وبهذا السياق قررت محكمة التمييز الأردنية بأحد قراراتها وهو القرار رقم 1985/433 ما يلي: "على الناقل إثبات حصول النقص في البضاعة بعد تفريغها من السفينة لأن الرحلة البحرية تبدأ من شحن البضائع على متن السفينة وحتى تفريغها في المحل المقصود وذلك عملاً بالمادة 211 من قانون التجارة البحرية"[1]. ويستفاد من منطوق القرار أن التوقيع على محضر استلام البضاعة من وكيل الناقل ومندوب الجمارك ومندوب مؤسسة الموانئ والإقرار بسلامة البضاعة واكتمال عددها ووزنها يبرئ الناقل من المسؤولية، أما في حال إبراز إذن التسليم من صاحب البضاعة فإن الناقل لا يبرأ من المسؤولية إلا بالتسليم الفعلي للمرسل إليه.

الفرع الرابع: مسؤولية تسليم البضاعة بين الناقل ومؤسسة الموانئ

The Role of 'Ports Establishment' in Handling Problem

تبين من واقع التطبيق العملي المطلوب لإنجاز مهام الشحن والتفريغ أنه لابد من جهة تقوم بتنظيم عمليات الشحن والتفريغ، ولا يمكن توفير ذلك إلا من خلال إدارة مؤهلة تقوم بمناولة البضائع شحناً وتفريغاً خدمة للشاحن والناقل وأصحاب البضائع ويستوجب ذلك إيكال هذه المهمة إلى جهة أو مؤسسة أو هيئة متخصصة وقد تكون مؤسسة عامة تابعة للدولة أو شركة خاصة يملكها القطاع الخاص بالكامل أو بمشاركة الدولة، وتقوم هذه المؤسسة أو الشركة بالتعاقد مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقود فورية (ad hoc contract) لشحن أو تفريغ حمولة السفينة من خلال معداتها الخاصة المتناسبة مع نوع البضاعة. ونتيجة لتطوّر وزيادة انسياب البضائع عبر ميناء العقبة فقد استندت المؤسسة ومن خلال نص المادة 4/ب من قانونها المعدل رقم 5 لسنة 2001 للتعاقد مع جهات أخرى من القطاع الخاص وإيكال بعض مهامها لشركات خاصة، فقد تعاقدت مع شركات الخدمات البحرية، للقيام بمهام إرشاد السفن ورسوها وقطر المواعين لتفريغ البضائع على أرصفة الميناء وشركة ميناء الحاويات للقيام بأعمال المناولة والتخزين في رصيف الميناء.

وخلاصة القول في موضوع التسليم فإننا نخلص إلى أن القاعدة العامة أن الناقل يكون مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء الشحن أو أثناء التفريغ مالم يجرِ الاتفاق على غير ذلك أو حسب عقد البيع المبرم بين

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1985/433: منشورات مركز عدالة.

البائع والمشتري، وإذا تضمن عقد النقل شرطاً بالتسليم تحت الروافع مقترناً بشرط مفاده توكيل مؤسسة الموانئ بالتفريغ والتسليم فيكون التعاقد بين الناقل والشاحن لحساب المرسل اليه لأن الناقل البحري لا يتدخل إلا بوصفه نائباً عن المرسل إليه أو الشاحن الذي يوقع على سند الشحن؛ وبالتالي فإنه بمجرد اتفاق الناقل مع مؤسسة الموانئ على القيام بالتفريغ وبمجرد إنتهاء التفريغ وتسليمه بياناً أو محضر استلام بسلامة البضاعة ومطابقتها للعدد والوزن المذكور في سند الشحن يقوم الوكيل البحري والمخلص الجمركي بتلقي البضاعة المشحونة وتسليمها إلى المرسل إليه، ويعتبر كل منهم مسؤولاً بحدود هذه المهمة عن الأخطاء التي يرتكبها موظفوه والأشخاص العاملون لديه[1] فإذا لم يرتكب الوكيل البحري أو تابعيه خطأ يؤدي إلى ضرر تصبح مؤسسة الموانئ هي المسؤولة عن أي ضرر يلحق بالبضاعة خلال عملية نقل البضاعة إلى مخازن الميناء، فقد قررت محكمة التمييز بالقرار رقم 93/1057 على أن: "تتولى مؤسسة الموانئ بموجب قانونها رقم 1978/28 القيام بعمليات التفريغ وتحميل الشاحنات وتقديم سائر الخدمات الأخرى ذات الصلة بالموانئ"[2]. وهذا ما دعا مؤسسة الموانئ للتأمين على مسؤوليتها المترتبة للتعويض عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة أثناء مناولتها ونقلها، أما إذا لم يوقع الشاحن والمرسل إليه على تفويض الناقل بالتعاقد الفوري عند الوصول مع أي هيئة أو مؤسسة (متعهد التفريغ) فيجوز للمرسل أن يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء الشحن والتفريغ وتمتد مسؤولية الناقل حتى التسليم الفعلي للمرسل إليه.[3] وعليه فإن المرسل إليه يستطيع الرجوع على الناقل. أما إذا قام عقد التفريغ الفوري بين مؤسسة الموانئ والناقل الذي كان في عقد التفريغ نائباً حكمياً عن الشاحن أو المرسل إليه[4]، بناءً على تفويض للناقل بسند الشحن بالتعاقد مع متعهد التفريغ أي كان (سواء مؤسسة الموانئ أو شركة خاصة) فإن الناقل لا يبقى هو المسؤول، وللمرسل إليه إقامة الدعوى بمواجهة مؤسسة الموانئ التي تغدو مسؤولة بموجب مسؤوليتها التقصيرية. وقد قررت محكمة التمييز بالقرار 87/1017 ما يلي: "أن الناقل لا يسأل عن تلف البضاعة أو هلاكها أثناء عملية التفريغ من الباخرة

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 841/ 2007 وكذلك القرار رقم 2005/2194: منشورات عدالة.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 93/1057: منشوارت عدالة.
(3) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجوي، ص 278، هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع، ص144.
(4) هاني دويدار، مرجع سابق، ص51.

لأن مؤسسة الموانئ هي المسؤولة عن ذلك بموجب مسؤوليتها التقصيرية....." أما بخصوص عقد التفريغ فمن المهم بيان ما إذا كان قد تضمن موافقة المرسل إليه على تفويض مقاول التفريغ ـ مهمة فحص البضاعة أم لا فقد قررت المحكمة ذاتها " إن مقاول التفريغ لا ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل إلا إذا نص عقد مقاولة التفريغ على ذلك وأنه لا يغير من هذا النظر أن تكون الإرسالية قد وردت في ظل نظام "تسليم صاحبه" [1]. أن حق المرسل إليه يبقى ثابتاً هو تسلم البضاعة سليمة من الأضرار وله الحق بإقامة الدعوى على الناقل إذا لم يفوضه بالتعاقد على تفريغ البضاعة والتسليم للمؤسسة، أما إن تضمن العقد تفويض الناقل بالتسليم للمؤسسة ثم حصل الضرر بعد تنظيم محضر التسليم فإن حق المرسل إليه يكون بإقامة دعوى المطالبة بمواجهة مؤسسة الموانئ أو شركة الخدمات الملاحية أو الشركة المتعاقدة لتقديم خدمات التفريغ، وقد قررت محكمة التمييز أنه إذا كانت البضاعة عند رسو الباخرة في ميناء العقبة للتفريغ سليمة فإن الشركة الناقلة لا تكون مسؤولة عن تلف البضاعة أو هلاكها [2].

(1) خالد المعايطة، أثر عمليات تداول البضائع في ميناء الوصول على مسؤولية الناقل البحري، رسالة دكتوراه، عام 2006، ص 37.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2001/41 تاريخ 5 ـ 8 ـ 2001 المنشور على ص 66 من المجلة القضائية لسنة 2001.

الفصل الثاني

النقل البحري للبضائع طبقاً لاتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام

المبحث الأول: قواعد هامبورغ

المبحث الثاني: اتفاقية روتردام

الفصل الثاني

النقل البحري للبضائع طبقاً لاتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام

Carriage of Goods by Sea According the Hamburg Rules of 1978

ونتناول هذا الفصل في مبحثين؛ حيث نأتي في المبحث الأول على قواعد هامبورغ وأما المبحث الثاني فنخصصه لاتفاقية روتردام.

المبحث الأول

قواعد هامبورغ Hamburg Rules

رأينا أن نوضح هذه القواعد في أربعة مطالب حيث نشير في المطلب الأول إلى الملامح الجديدة في اتفاقية هامبورغ كما نبين في المطلب الثاني استثناء الناقل من تحديد المسؤولية في اتفاقية هامبورغ، ونشير بالتفصيل إلى المسؤولية القانونية للناقل البحري في المطلب الثالث، وأما المطلب الرابع فقد خصصناه لشرح دعوى مسؤولية الناقل البحري.

رغم بعض التقدم الذي حققته معاهدة بروكسل لعام 1968 وأخذ الكثير من الدول ببعض نصوصها في تشريع قوانين التجارة البحرية ومثال ذلك قانون التجارة البحرية اللبناني وكذلك قانون التجارة البحرية الأردني، إلا أن ذلك لم ينجح بحل إشكالية تحديد المسؤولية، حيث إن صندوق النقد الدولي ألغى ربط العملات الوطنية بالذهب وقد استدعى ذلك محاولة إجراء تعديل لاحق فكان برتوكول لاهاي – فسبي لعام 1979 والذي لم يرَ النور حيث لم يستوف تصديق الدول العدد اللازم لإقرارها.

وأمام حالة عدم الاستقرار وشكوى الشاحنين الذي بقي مستمراً وبتحالف مشترك من الدول النامية التي لا تملك أساطيل ضخمة للنقل، استجابت منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD وقامت بتشكيل فريق عمل برئاسة الخبير العربي المصري الأستاذ الدكتور محسن شفيق؛ وقد أسفرت أعمال اللجنة التي تم مناقشة ما توصلت اليه في مؤتمر الأمم المتحدة المنعقد بهذا الخصوص على إقرار للنصوص الجديدة لتنظيم قواعد النقل البحري وفعلاً فقد تم إقرار هذه النصوص من قبل منظمة التجارة الدولية (اليونسترال) في عام 1976 وتم التحضير لعقد مؤتمر دبلوماسي يعقد في مدينة هامبورغ والذي انعقد سنة 1977 وبحضور 77 دولة حيث تم التوقيع على هذه القواعد بتاريخ 1978/3/31 وسميت قواعد هامبورغ Hamburg Rules أو اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر United Nation Convention on the Carriage of Goods by sea,1978، وقد تأثر كثير من الدول بنصوص هذه الاتفاقية فمنهم من تبنى قواعدها بعد التصديق عليها ومنهم من قام بإدخال كثير من نصوصها في قانون التجارة البحرية ومراعاة الانسجام ما أمكن مع مضمونها، وقبل أن تصبح سارية

المفعول ومثال ذلك قانون التجارة البحرية المصري لعام 1990.[1] بالرغم من أن الاتفاقية ولحين توفر نصاب التصديق قد بدأ سريانها في الثاني من نوفمبر ـ تشرين أول ـ عام 1992. وقد انضم إليها الأردن بموجب قرار مجلس الوزراء المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 4484 تاريخ 2001/4/16.

المطلب الأول: الملامح الجديدة في اتفاقية هامبورغ
The New Features of Hamburg Rules

حققت اتفاقية هامبورغ نقلة نوعية في تنظيم نقل البضائع عن طريق البحر وتمكنت من مجاراة التقدم الاقتصادي وملاحقة تطورات النقل البحري وصناعته، وأسست مسؤولية الناقل بناء على الخطأ المفترض، وعملت على تنظيم تحديد المسؤولية للناقل البحري وتعديل حقوق السحب الخاصة كأداة (Special Drawning Rights) لاحتساب التعويض عن الخسائر البحرية فقد زادت من قيمة التعويض المستحق للمرسل إليه، وقررت أن حدود مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها بما يعادل 835 وحدة (S.D.R) أي ما يعادل (1200 دولار أمريكي) عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى و2.5 وحدة حسابية أي ما يعادل (2 دولار أمريكي) عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة كما قامت بإلغاء عدد من شروط الإعفاء الواردة باتفاقية بروكسل لعام 1924 مثل حالة إعفاء الناقل من المسؤولية على الأضرار اللاحقة بالبضاعة نتيجة الأخطاء الملاحية وكذلك عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة نتيجة العيب الخفي في السفينة، كما أعطت اهتماماً خاصاً للتعامل مع النقل بالحاويات في ضوء زيادة الاعتماد على الحاوية وكأداة سائدة لتجميع البضاعة، فقد نصت الاتفاقية على اعتبار عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والتي تم تعبئتها بالحاوية أو منصة التحميل أو ما شابهها أنها وحدة شحن مستقلة (لكل طرد أو وحدة) وينبغي على الناقل التعويض عنها عند تعرضها للهلاك أو التلف، ويتم اعتماد ذلك بتوافر شرطين؛ الأول: هو تحديد الطرود والوحدات المعبأة في سند الشحن. والثاني: أن يتم الذكر في متن سند الشحن أنه تم تعبئة هذه الوحدات والطرود في الحاوية أو منصة

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 149.

النقـل أو أداة النقـل المماثـل واسـتكمالاً للمعالجـة الإيجابيـة لنقـل البـضائع بواسـطة الحاويات فقد اعتبرت نصوص المعاهدة أن الحاوية التي يقدمها الشاحن هـي بحـذ ذاتهـا وحدة نقل مستقلة وينبغي على الناقل التعويض عن فقدانها أو سقوطها.

كمـا أوردت الاتفاقيـة سـبباً عامـاً للإعفـاء مـن المسؤولية مـع بعـض الاسـتثناءات ويقـوم السـبب العـام عنـدما يـتمكن الناقـل أو وكـلاؤه أو مـستخدميه بإثبـات عكـس القرينة المفترضة وفحواها وأن الخسارة ما كانت لتقع لـولا خطـأهم أو إهمـالهم أو عـدم اتخاذ الإجراءات المعقولة لتفادي وقوع الخسارة.

ولأول مـرة تعرضـت الاتفاقيـة للتـأخير (Delay) في إيـصال البـضائع، فقـد نـصت المـادة 1/5 والمـادة 1/6/ب علـى اعتبـار التـأخير في تـسليم البـضاعة صـورة مـن صـور المسؤولية الـتي تقـع علـى عـاتق النـاقل وحـددت مـسؤولية النـاقل بنـاء علـى معيـار الأجـرة المقررة للناقل فنصت على تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير بمبلغ يعـادل مثلين ونـصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتـأخرة، علـى أن لا يتجـاوز هـذا المبلـغ مجمـوع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع وهـذا يـصب في مـصلحة الشـاحنين بالرغم من أن البعض يلقـي بظـلال الشك علـى فاعليـة الـنص لأن الاتفاقيـة لم تضع معياراً واضحاً لتقرير حصول التأخير.(1)

وعـالجت الاتفـاقية احتمـال حـالات قيـام مسؤولية النـاقل بنفس الوقـت. مثـال ذلـك: وصـول البـضاعة تالفـة أو هـالكـة ومتـأخرة عـن الوصـول، فحـددت الاتفاقيـة نطـاق التعـويض بحيـث نـصت المـادة (1/6/جـ) في أي حـال مـن الأحـوال "لا يجـوز أن يتجـاوز مجموع التعويض كحد أقصى قيمة البضاعة على فرض هلاكها هلاكـاً كليـاً وهـذا يصب لمصلحة الناقلين". وسوف نقـوم بـشرح هـذا في المطلب في عدة فـروع حيـث تـبين في الفرع الأول نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ، وأما الفرع الثاني فنشرح فيه أساس مسؤولية النـاقل البحـري في اتفاقيـة هـامبورغ، ونخـصص الفـرع الثالـث لبيـان حـالات الإعفـاء مـن المسؤولية طبقاً لاتفاقية هامبورغ.

(1) Indira Carr, Ibid p.140.

الفرع الأول: نطاق تطبيق اتفاقية هامبورغ

The Scope of Application of Hamburg Rules

تطبق اتفاقية هامبورغ على عقود النقل البحري والتي تعرف على أنها عقود يتعهد بموجبها الناقل مقابل أجرة تدفع له لنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء إلى آخر. (المادة 6/1) وعندما يتخلل العقد مسافات للنقل غير البحري فإن الاتفاقية لا تطبق إلا على الجزء البحري من الرحلة (sea leg) ومن ناحية أخرى فلا يطبق مفهوم سند الشحن على نقل البضائع بسندات الإيجار Chaterparties أو التي يصدرها المستأجرون عادت الاتفاقية فأنشئت من نطاق أحكامها صدور سند الشحن استناداً إلى مشارطة الإيجار فرفضت بسريان أحكامها على هذا السند إذا كان حامل سند الشحن هو غير المستأجر الموقع على مشارطة الإيجار.(1) كما لا تطبق الاتفاقية إلا على النقل البحري بالإضافة إلى توفر أحد الحالات التالية:

1- إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل واقعاً في دولة متعاقدة.(2)
2- إذا كان ميناء التفريغ المسمى واقعاً في دولة متعاقدة.(3)
3- إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية هو الميناء الفعلي للتفريغ وواقعاً في دولة متعاقدة.(4)
4- إذا كان صدور سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل وواقعاً في دوله متعاقدة.(5)
5- إذا تضمن سند الشحن نصاً يقضي بخضوع العقد لاتفاقية هامبورغ.(6)

كما وسعت الاتفاقية نطاق المسؤولية، فبينما كان النقل حسب قواعد فسبي من الروافع إلى الروافع (from tackles to tackles) فإن قواعد هامبورغ تطبق خلال المدة الكاملة التي يكون الناقل مسؤولاً عن البضاعة حتى في المدة السابقة لعملية الشحن

---

(1) انظر مادة مصطفى طه ووائل بندق، مرجع سابق، ص 153.
(2) المادة (A) (1) 2 من اتفاقية هامبورغ.
(3) المادة (B) (1) 2 من اتفاقية هامبورغ.
(4) المادة (D) (1) 2 من اتفاقية هامبورغ.
(5) لم يقتصر تطبيق اتفاقية هامبورغ على النقل بواسطة سندات الشحن بل يطبق على أي وثيقة أخرى مثبتة للنقل مثل وثائق Sea bill .
(6) المادة (E) (1) 2 من اتفاقية هامبورغ.

(during which the carrier is in charge of goods) at port of loading during ,,)،
وبذلك أنهت اتفاقية هامبورغ تجزئة عقد النقل البحري الذي تبنته معاهدة سندات الشحن وأخذت بمبدأ وحدة عقد النقل البحري، ونصت المادة 1/4 على أن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.(1)

الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية هامبورغ لعام 1978
The Basis of Sea Carrier Liability in Hamburg Rules1978

أفردت اتفاقية هامبورغ في المادة الخامسة وبدلالة المادة الرابعة معيار الكشف عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري، وقد نصت المادة الخامسة من الاتفاقية على:

"يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضاعة وكذلك التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة (4) ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدميه أو وكلاؤه جميع الإجراءات المعقولة المطلوب اتخاذها لتجنب الحادث وتبعاته".

وبالتدقيق في صياغة هذه الفقرة نجد أن قواعد هامبورغ أسست مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض من قبل الناقل أو تابعيه عن هلاك البضاعة وتلفها وعن تأخير وصولها، ويبدو ذلك واضحاً من الجزء الأول من المادة المشار إليها واستهلال المادة بعبارة يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة، وينبني على ذلك أن الشاحن غير ملزم لإثبات الخسارة أو سبب الهلاك أو التلف، فدليله الوحيد هو سند الشحن النظيف الذي بمجرد إشهاره يعني أن الناقل قد أخل بالتزامه التعاقدي بالإضافة إلى كشف بالخسائر التي لحقت بالبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل بدءاً من تسليمها ثم شحنها وخلال مدة الرحلة البحرية وحتى خروج البضاعة من عهدة الناقل وتسليمها إلى المرسل اليه أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للاتفاق أو القانون أو العرف المتبع في ميناء التفريغ، ويمكن أن يكون التسليم إلى سلطة أو طرف ثالث مخول بموجب القوانين والأنظمة في ميناء التفريغ(2).

---

(1) المادة 4 من اتفاقية هامبورغ.

(2) من الأمثلة على ذلك هيئات ومؤسسات القطاع العام التي تتولى عمليات التفريغ والشحن بموجب قوانين خاصة به كمؤسسة الموانئ في الأردن المخولة بتلك المهام بموجب قانون مؤسسة الموانئ رقم 36 لسنة 1985 أو شركة الخدمات البحرية المتعاقدة.

غير أن المادة الخامسة لم تجعل ذلك قدراً مكتوباً على الناقل فقد أجازت الفقرة الأولى في نهايتها أن للناقل أن يدرأ عن نفسه المسؤولية إذا استطاع أن يثبت أنه بذل هو ومستخدميه ووكلائه من الجهود والإجراءات المعقولة Reasonable Measures لتجنب الحادث وما ينتج عنه، وبمعنى آخر أنه بذل العناية الكافية، والمفترض القيام بها من ناقل حريص يتواجد بنفس الظروف. إلا أن اتفاقية هامبورغ خرجت عن هذا الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري المبني على قرينة الخطأ المفترض في حالة الحريق فالأصل أن الناقل غير مسؤول عن الحريق، وعلى الشاحن إثبات أن الحريق ما كان ليقع لولا خطأ الناقل أو أحد أتباعه. أما الفقرة الثانية من المادة الخامسة من الاتفاقية فقد عالجت حالة عدم تسليم البضاعة خلال المدة المحددة للرحلة أو المدة المعقولة عادة لمثل هذه الرحلة إذا لم يتضمن الاتفاق مدة محددة، واعتبرت الاتفاقية أن من حق الشاحن المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحقه من جراء التأخير بإيصال البضاعة وتسليمها للمرسل إليه أو أحد ممثليه، ونرى أن اشتمال مسؤولية الناقل عن التأخير إلى جانب الهلاك والتلف تقضي أن المسؤولية عن التأخير تأسست على الخطأ المفترض أيضاً وحتى يدفع الناقل مسؤوليته من التأخير فعليه أن يثبت أنه اتخذ الإجراءات المعقولة بواسطة تابعيه وبذل العناية الكاملة لتجنب التأخير، أي أن عبء الإثبات يقع على عاتقه كما أسهبت المادة الخامسة بموضوع التأخير فاعتبرت أن التأخير عن إرسال البضاعة وتسليمها لمدة ستين يوماً تلي تاريخ ميعاد التسليم يعتبر هلاكاً كاملاً بحكم القانون.

بالإضافة إلى تأسيس مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف والتأخير على أساس الخطأ المفترض، فقد تناولت اتفاقية هامبورغ وبالمادة الرابعة أساساً آخر لمسؤولية الناقل عند تضرر البضاعة نتيجة حصول حريق على ظهر السفينة، فقررت عدم مسؤوليته عن الضرر سواء أكان هلاكاً كلياً أم تلفاً للبضاعة أم تأخيراً بتسليمها، إلا أن الفقرة الرابعة أجازت للشاحن أو المرسل إليه أن يثبت أن الحريق ما كان ليحدث لولا خطأ الناقل أو إهمال تابعيه أو ممثليه كالربان والبحارة، وبهذا فإن المعيار وحتى تقوم مسؤولية الناقل هو وجود الخطأ الثابت والذي يتوجب على المطالب بالتعويض إثباته بمعنى أن الحريق كان ناجماً عن الناقل أو أحد تابعيه وعبء الإثبات يقع على

عاتق الشاحن، فإن لم يستطع الشاحن إثبات أن الحريق كان نتيجة خطأ الناقل أو أحد تابعيه فإن الناقل غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة الحريق، ويبدو أن الاتفاقية سجلت نقطة لصالح الناقلين مقابل مساءلتهم عن حالة التأخير التي لم تتناولها معاهدة سندات الشحن.[1]

الفرع الثالث: حالات الإعفاء من المسؤولية طبقاً لاتفاقية هامبورغ

The Exemptions Instances from Liability as in Hamburg Rules

أولاً: السبب العام للإعفاء في اتفاقية هامبورغ

The Common Cause of Exemption

استعاضت اتفاقية هامبورغ عن إيراد أسباب الإعفاء التي كانت اتفاقية بروكسل تنص عليها والتي تبناها المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية بالمواد 211، 217 بإيراد سبب عام للإعفاء من المسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل البحري وملخص السبب العام للإعفاء الذي تضمنته المادة 1/5 من الاتفاقية هو أن الناقل معفى من المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها إذا أثبت أنه هو وتابعيه أو وكلاؤه لم يرتكبوا خطأ وإنهم اتخذوا ما كان يلزم اتخاذه من إجراءات معقولة لتجنب الحادث المؤدي للضرر.

فالسبب العام للإعفاء بهذه الحالة هو أن الناقل عليه إثبات أنه اتخذ من الإجراءات المعقولة المستوجب اتخاذها من ناقل حريص وبنفس ظروف الحال لتجنب وقوع الحادث الذي أدى إلى حصول الضرر، ونميل إلى معيار الناقل الحريص وليس المتوسط العناية على أساس أن مسؤولية الناقل هي بذل العناية لإيصال البضاعة سليمة، أما السبب الثاني فهو عدم الاكتفاء بعبارة اتخاذ الاجراءات بل أردف المشرع عبارة (المعقولة) فإذا أثبت الناقل سبب الضرر وأنه لم يستطع الحيلولة دون حصوله ورغم ما اتخذه من الإجراءات المعقولة والتدابير اللازمة لضمان سلامة البضاعة فهو غير مسؤول عن تبعة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة أو التأخير في إيصالها وتسليمها للمرسل إليه.[2]

---

(1)John Wilson, Ibid, p 16.

(2) عبد الرحمن عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص217.

ثانياً: أسباب الإعفاء المنصوص عليها تحديداً Defined Causes of Exemption

ألغت اتفاقية هامبورغ عدداً من أسباب الإعفاء التي كانت مدرجة باتفاقية بروكسل وما زالت موجودة في قانون التجارة البحرية الأردني مثل سبب الإعفاء من الأضرار اللاحقة بالبضاعة نتيجة لخطأ في الملاحة، أو بسبب العيب الخفي في السفينة إلا أن الاتفاقية لم تخلُ من إقرار عدد من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وبعضها كان مقرراً في اتفاقية بروكسل وهذه الحالات تخرج عن نطاق السبب العام لإعفاء الناقل.

وسوف نبين حالات الاعفاء من المسؤولية وهي:

1- حالة إنقاذ الأرواح والبضائع Saving Persons and Goods:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير بتسليمها إذا كان سبب ذلك جهود الناقل للمساعدة في إنقاذ الأرواح أثناء الملاحة البحرية هو مبدأ بحري قديم ويمليه الواجب الإنساني، وقد أقرته اتفاقية بروكسل عام 1924. وغالبية أعمال المساعدة والإنقاذ البحرية تتم من خلال عقود نموذجية مخصصة لذلك مثل Lloyds Standard from Salvage Agreement (LOF) ويعتبر توقيع الربان على النموذج ملزماً لمالك السفينة عن دفع نفقات اتفاق المساعدة[1]. وجاءت معاهدة هامبورغ لتأكيد هذا الإعفاء لتعزيز والحض على المساعدة والإنقاذ عند تعرض الأرواح البشرية للخطر وقد نصت المادة 6/5 على ما يلي:

"فيما عدا العوارية العامة لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر".

(وبتحليل النص المذكور فإن أول ما يظهر منه هو استثناء العوارية / أو الخسارة العامة (General Average) التي يعلنها الربان ويسهم الناقل بها بالإضافة إلى أصحاب المصلحة بالرحلة البحرية)، وبالتالي فيما عدا مساهمة الناقل بالخسارة العامة التي يتحمل الجميع بما فيهم الناقل الخسارة لإنقاذ الرحلة البحرية واستكمال مواصلة سير السفينة لميناء التفريغ، فإن أي هلاك أو تلف أو تأخير ينتج نتيجة قيام الناقل بتدابير وإجراءات لإنقاذ الأرواح لا يرتب أي مسؤولية على الناقل، ويشترط لإعفاء الناقل من

---

(1) عمر الجازي، "محاضرة حول التجكيم في المنازعات البحرية" 6 أكتوبر/تشرين الأول عام 2002.

تبعة الهلاك أو التلف أو التأخير الناتج عن الإجراءات المتخذة من الناقل أو تابعيه أو وكلائه أن تكون التدابير تتعلق بإنقاذ الأرواح مهما كانت هذه التدابير، أما بخصوص الإجراءات المتخذة لإنقاذ الممتلكات سواء أكانت بضائع أم منصات نقل عائمة أم طوافات.. إلخ، فإن الناقل يتمتع بنفس الإعفاء من المسؤولية ولكن بشرط أن تكون التدابير المتخذة والظروف معقولة بمعانٍ مبررة وهي مسألة موضوعية تختص بها المحكمة تبعاً للظروف المحيطة بالحادث وطبيعة الإجراءات المتخذة.

2- نقل الحيوانات الحية في اتفاقية هامبورغ:

Carriage of Live Animals as in Hamburg Rules

تضمنت اتفاقية هامبورغ بالمادة 5/5 سبباً آخر للإعفاء من المسؤولية في حال نقل حيوانات حية، وعدم اتباع الناقل التعليمات الخاصة برعايتها كتقديم الأغذية لها أثناء الطريق أو الرعاية الصحية وحمايتها من الأوبئة والأمراض التي تصيبها ويشترط لإعفاء الناقل أن يثبت أنه قام بتنفيذ التعليمات الخاصة التي حددها الشاحن للناقل فيما يتعلق برعاية هذه الحيوانات، فإذا عجز الناقل عن إثبات ذلك وتبين أن الهلاك أو التلف أو التأخير يعزى للناقل أو مستخدميه أو وكلائه في عدم اتباع التعليمات الخاصة التي زود بها الناقل من قبل الشاحن، فإن مسؤولية الناقل هنا تقوم على الخطأ المفترض المتمثل بإهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في رعاية الحيوانات المنقولة، فلا يستطيع الناقل درء المسؤولية إلا بإثبات أنه قام باتباع التعليمات المعطاة لرعاية الحيوانات الحية وهذه المسألة تقديرية وتحددها الظروف المحيطة بالنقل ولطبيعة الحيوانات وتختص بها محكمة الموضوع وقد يتقدم به الشاحن لإثبات أن خطأ أو إهمال الناقل أو تابعين أو وكلائه بعدم اتباع الناقل للتعليمات الخاصة برعاية الحيوانات المنقولة أو أن جزءاً من سبب الضرر هو نتيجة خطأ الناقل وتابعيه.

3- نقل البضائع الخطرة Carrying Hazerdous Goods:

أفردت اتفاقية هامبورغ المادة (13) لوضع قواعد خاصة تتعلق بشحن البضائع الخطرة ذات الطبيعة الملتهبة أو السامة، واشترطت ثلاثة متطلبات لنقل البضائع الخطرة وهي:

أ. على الشاحن مهمة تعليم وختم البضائع بما يدل على أنها بضائع خطرة.

ب. يجب على الشاحن الإفصاح عن البضائع الخطرة للناقل وطبيعة الخطورة فيها وأي احتياطات يمكن اتخاذها خلال عملية النقل.

ج. يجب أن يتضمن سند الشحن عبارات صريحة تفيد أن البضاعة خطرة.

وإذا فشل الشاحن بتوفير هذه الشروط المتعلقة بطبيعة البضاعة للناقل أو كان الناقل لا يعلم عن طبيعة البضائع الخطرة، فإن الشاحن يتحمل مسؤولية الخسارة الناتجة عن الشحن وتناولت الاتفاقية التزامات الشاحن بوجوب الإفصاح عن البضائع الخطرة وذلك بوضع علامات عليها تفيد أنها خطرة، إلا أن المادة أيضاً تضمنت إعفاء للناقل في حال تم شحن البضائع الخطرة دون أن يصرح الشاحن عنها ودون علم الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي بخطورة هذه البضائع، بل أكثر من ذلك فقد أباحت المادة المذكورة للناقل وفي حال اكتشافه تلك البضائع الخطرة أن يقوم بعد تنظيم محضر معلل بإنزال البضائع من السفينة أو إتلافها لإزالة خطورتها حسبما تقضيه الظروف [1].

4- الحريق Fire:

أعفت اتفاقية هامبورغ بالمادة (5) الناقل من المسؤولية إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير قد حصل بسبب الحريق، وما على الناقل إلا إثبات حصول الحريق أو تقديم محضر التحقيق فيه حتى لو كانت نتيجة التحقيق تعزو الحريق إلى سبب مجهول، إلا أن نص المادة (5) أعطى الحق للشاحن أو المرسل إليه أن يثبت أن الحريق لم يكن ليحصل لولا خطأ أو إهمال الناقل وتابعيه أو وكلائه أو أن الخطأ وقع اثناء اتخاذ إجراءات إخماد الحريق أو الحد من الأضرار الناتجة عنه، وعليه فإن عبء الإثبات يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه لإثبات عكس القاعدة الأساس وهي إعفاء الناقل من المسؤولية عند حصول الحريق وتضرر البضاعة، ونحن نرى أن معالجة الحريق في المادة التاسعة يكرر ما وقعت به اتفاقية بروكسل من امتياز ومحاباة للناقلين، ومعالجة الحريق وإن لم تصل إلى حالة إعفاء مطلق إلا أن عبء الإثبات هو الذي انقلب لمصلحة الناقل سيما وأن الحريق يحصل على ظهر السفينة، وأن محضر التحقيق الذي يقدمه الناقل وتابعوه قد يكون عرضة لظهوره على غير حقيقته في غياب أي رقابة للشاحن أو المرسل إليه أمام احتمال تواطىء تابعي الناقل من العاملين على ظهر السفينة لإخفاء الأخطاء على فرض وقوعها[2].

---

(1) المادة 217 من قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

(2) Shmiditoff,The Law and practice International Trade, Sweet and Maxwell, 2012, p.373.

المطلب الثاني: استثناء الناقل من تحديد المسؤولية في اتفاقية هامبورغ
Exclusion of Carrier from Limiting the Liability as in Hamburg Rules

سبق أن بينا بالتفصيل حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يلحق بالبضاعة، إلا أن هناك حالات تختلف عن الحالات السابقة التي يعفى فيها الناقل تماماً من التعويض هذه الحالات حيث يكون فيها الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضاعة أو التأخير بتسليمها إلا أن الناقل لا يستطيع التمتع بمزية قاعدة تحديد المسؤولية بمبلغ معين ويمكن وسنداً لنصوص الاتفاقية يمكن استخلاص عدة حالات نتناولها في فروع أربعة على النحو التالي:

الفرع الأول: التسبب العمدي أو التقصير المسبب للخسارة
The Intentional Act or Negligence Causing loss

تطبيقاً للقاعدة القانونية الثابتة في معظم التشريعات القانونية القاضية بعدم استفادة الشخص من فعله غير المشروع No One Can benefit from his own wrong doing فقد نصت اتفاقية هامبورغ بالمادة (8) على حرمان الناقل من حق الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم كان ناتجاً عن فعل أو تقصير من الناقل أو تابعيه أو وكلائه، وكان هذا الفعل يهدف التسبب بالهلاك أو التلف أو التأخير أو ثبت عدم اكتراث مصحوب بإدراك بأن الهلاك أو التلف أو التأخير سيحدث نتيجة فعله.

"done with intent to cause such loss ، damage or delay ، or recklessly and with knowledge that such loss ، damage or delay would probably result"(1).

وباستعراض النص المذكور يتبين أن الفعل تساوى مع عبارة "التقصير" بمعنى أن سبب الهلاك أو التلف أو التقصير قد يكون فعلاً إيجابياً ومثال ذلك تخفيض درجة الحرارة من المستوى المطلوب لحفظ شحنه من اللحوم المبردة أو قد يكون امتناع عن فعل، ومثال الامتناع عن اتخاذ إجراء عند الإحساس برائحة حريق أو دخان صادر من البضاعة المنقولة وفي كلا الحالتين يشترط توفر القصد لإحداث الضرر بالبضائع أو العلم بأن الفعل أو الامتناع عنه سوف يؤدي إلى الهلاك أو التلف، وما ينطبق على الناقل

(1) R Grime، Shipping Law,Ibid, p.181.

ينسحب على مستخدميه ووكلائه وعلى الناقل أو مستخدميه أو وكلائه التعويض عن كامل قيمة البضاعة، كما قررت محكمة ولاية كوبيك الكندية في القضية Les Courties Breen Ltee v. Mediterranean Shipping Co[1]. أن تمسك الناقل بشرط الاستثناء من المسؤولية نتيجة الإهمال هو شرط باطل ولا يمكن تطبيقه.

الفرع الثاني: شحن البضائع على سطح السفينة Carriage on Deck Shipment

استبعدت اتفاقية بروكسل نقل البضائع على سطح السفينة من نظام المسؤولية المحدودة وتركت ذلك إلى اتفاق الطرفين وكذلك فعل القانون الأردني، ويعود توحد الرأي بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية إلى حقيقة مفادها أن النقل على ظهر السفينة قد يعرض هذه البضاعة لمخاطر متعددة كالبلل من مياه الأمطار أو رذاذ مياه البحر أو سقوط البضاعة في البحر نتيجة الأمواج العالية أو الانحراف بالسفينة، وأن الأصل هو نقل البضاعة في عنابر السفينة. وجاءت اتفاقية هامبورغ فعالجت نقل البضائع على سطح السفينة بحالتين:

الحالة الأولى: هي نقل البضائع على سطح السفينة بخلاف الاتفاق على نقلها داخل عنابر السفينة وهذا النقل يرقى إلى درجة الإهمال أو الغش، وبالتالي يضمن الناقل تعويض الشاحن تعويضاً كاملاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير بتسليمها ويدخل ذلك ضمن مفهوم المادة 8 من اتفاقية هامبورغ من أن ذلك يعادل فعل الإهمال.

الحالة الثانية: شحن البضائع على سطح السفينة، وقد أجازته اتفاقية هامبورغ في ثلاث حالات:

1- بناء على اتفاق بين الشاحن والناقل.
2- بناء على الأعراف التجارية الخاصة.
3- إذا تم النقل على سطح السفينة تنفيذاً للأنظمة أو القوانين المعمول بها في ميناء التحميل.

وفي هذه الحالات الثلاث للنقل على سطح السفينة يستفيد الناقل من مبدأ تحديد المسؤولية، وبغير هذه الحالات الثلاث لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة وإلا أصبح مسؤولاً بموجب المادة 6 و8 من الاتفاقية، وينبغي التذكير أن اتفاق الشاحن

(1) Les Courties Breen Ltee v. Mediterranean Shipping Co,2010 QccQ 583.

مع الناقل على النقل على سطح السفينة يجب أن يتم توثيقه وتدوينه في سند الشحن such agreement must be recorded on the bill of lading، وعبء إثبات الاتفاق يقع على عاتق الناقل[1]، فإن لم يتمكن من إثبات ذلك فإنه يضمن التعويض عن وقوع التلف أو التأخير، ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ولا يعفيه من المسؤولية إلا إثبات السبب الأجنبي،[2] وتجدر الإشارة أن احتجاج الناقل بمواجهة الشاحن بالاتفاق على الشحن على سطح الباخرة لا يسري بمواجهة الغير الذي يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية[3].

الفرع الثالث: إغفال الناقل المتعمد عن ذكر التحفظات في سند الشحن

Negligence of Pointing Out the Reservation in the Bill of Lading

من المسلم به أنه وعند تسليم البضاعة إلى الناقل الذي يقوم بدوره بشحن البضاعة إلى السفينة ـ ما لم يجرِ الاتفاق على خلاف ذلك ـ بواسطة روافع الميناء أو روافع السفينة فإن الناقل يعاين البضاعة وقد يستعين بالخبرة، وله بعد ذلك أن يقوم بتحرير سند الشحن ويقوم بتعبئة التفاصيل الخاصة بالبضاعة كالوزن والكمية، وطبيعة البضائع، وعلاماتها، ونوع التغليف، وعدد الطرود وإذا تبين له نتيجة المعاينة والكشف عنها عدم تطابقها لما تم التصريح به من قبل الشاحن يقوم الناقل بتدوين تحفظاته الصريحة وذكرها هذه العيوب، وإذا وجد أسباباً معقولة للشك بصحة البيانات ولم تتوفر له الوسائل المعقولة للتأكد من شكوكه فإنه يدون تحفظات مع ذكره الأسباب التي دفعته للشك أما في حال عدم تدوين أية تحفظات فذلك قرينة على أنه تسلم البضاعة بحالة سليمة، ، وقد يدفعه للشك بوجود عيوب معينة فيدون على لسان الشاحن ("Said to be in a good condition" قيل أنها بحالة جيدة)، دون يؤكد ذلك بنفسه.

إلا أنه وفي بعض الحالات، فإن الشاحن بحاجة إلى شحن البضاعة بسند شحن نظيف (خالي من التحفظات) وقد يكون ذلك ضرورياً للانسجام مع شروط الاعتماد

---

(1) المادة 2/9 من اتفاقية هامبورغ.

(2) مصطفى طه ووائل بندق، مرجع سابق، ص 159.

(3) المادة 2/9 من اتفاقية هامبورغ والتي جاء فيها (................ على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق اتجاه أي طرف ثالث بما في ذلك أي مرسل اليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية).

المستندي حيث يقتضي تقديم أوراق الاعتماد المستندي تضمين الأوراق سند شحن نظيف وعندها يطلب الشاحن من الناقل إغفال ذكر التحفظات مقابل خطاب الضمان أو ورقة الضمان، ومن المؤكد أن ذلك قد يضر بمصالح المرسل إليه، ولهذا نصت المادة 17 من الاتفاقية أنه وفي حال إغفال التحفظات عن قصد فإن الناقل لا يمكن له أن يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وعليه أداء التعويض كاملاً عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة إلى المرسل إليه،[1] وتعليل ذلك أن الشاحن قام بالتصريح عن نوع البضاعة وقيمتها قبل تحميلها، وقد يعود الناقل بدوره على الشاحن بموجب ورقة الضمان والتي تقتصر حجيتها على طرفي موقعيها الناقل والشاحن.

الفرع الرابع: عدم النص على خضوع سند الشحن لاتفاقية هامبورغ لعام 1978 وإدراج شروط مخالفة أو باطلة

Bill of Lading Non Compliance with Hamburg Rules 1978, and Listing False Causes

نصت المادة 23/ف3/ف4 من اتفاقية هامبورغ على لزوم تضمين سند الشحن البحري بنداً يفيد بأن النقل يخضع لأحكام اتفاقية هامبورغ حتى يستطيع الناقل الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية، وفائدة إدراج البند هو أن أي شرط مخالف يتم ذكره في بيانات سند الشحن يضر بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه يعتبر باطلاً ولاغياً، ولا يؤثر على صحة باقي الشروط الأخرى، إلا أنه إذا لحقت بالشاحن أو المرسل إليه أية أضرار نتيجة وجود الشرط الباطل (المخالف للاتفاقية) فإن الناقل لا يستطيع التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية وعليه أداء التعويض كاملاً عن كل هلاك أو تلف يلحق بالبضاعة أو التأخير بتسليم البضاعة، كما يلزم الناقل بأن يتكبد المصاريف التي لحقت بصاحب الحق بعد تحديد هذه المصاريف التي تكبدها لإقامة الدعوى.[2]

---

(1) المادة 17/ فقرة 3 من اتفاقية هامبورغ.
(2) المادة 23/ فقرة 4 من اتفاقية هامبورغ.

المطلب الثالث: المسؤولية القانونية للناقل البحري
The legal limitation of the Carrier Liability

ونتناول هذه المسؤولية القانونية للناقل البحري في أربعة فروع؛ حيث نبين في الفرع الأول كيفية انقضاء عقد النقل، ونوضح في الفرع الثاني مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع، ونبين في الفرع الثالث النطاق الزمني لعقد النقل البحري طبقاً لقواعد هامبورغ، وأما الفرع الرابع فنوضح فيه تحديد المسؤولية للنقل بالحاويات ومسؤولية الناقل.

الفرع الأول: انقضاء عقد النقل Expiry of Carriage Contract

يكون عقد النقل قد انتهى بتسليم البضاعة من قبل الناقل في ميناء التفريغ لوكيل الباخرة أو مقاول التفريغ ووضعها تحت تصرف المرسل إليه حامل السند الشرعي، وادا تسلم المرسل إليه البضاعة تسليماً مادياً ووقع على سند الشحن وما يفيد بالاستلام انقضى عقد النقل بتمام الغاية منه. إلا أن العقد قد ينقضي بالقوة القاهرة أو بالفسخ وقد يكون الفسخ بحكم القانون مثل عدم تنفيذ الطرفين لالتزاماتهما،[1] أو عدم دفع الأجرة وقد ينفسخ العقد اتفاقياً كإلغاء عقد البيع قبل تسليم البضاعة للشاحن وللمتضرر اللجوء للقواعد العامة بالتعويض عن الضرر إن وجد.

أما إذا تم التسليم البضاعة للمرسل إليه وكان هناك هلاك أو تلفٌ فعلي للمرسل إليه فعليه أن يخطر الناقل أو وكيله بتحفظاته الخطية في ميناء التفريغ أو التسلم على أبعد حد[2]، أما إذا تبين أن الهلاك أو الضرر كان غير ظاهر فيجب إبلاغ تحفظات المرسل إليه على البضاعة كتابياً خلال مدة لا تتجاوز (3) أيام عمل تلي تسليم البضائع للمرسل إليه[3]، ويتضمن الإخطار تحديد نوع وكمية وطبيعة الهلاك أو التلف، فإن لم يفعل ذلك خلال هذه المدة اعتبر ذلك قرينة على تسليم البضاعة سليمة.

(1) طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 153.
(2) المادة 218 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لعام 1972.
(3) المادة 218 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لعام 1972.

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة النقل المتتابع

The Carrier Liability in the Case of Successive Carriage

حالة النقل المتتابع حالة تفرضها ظروف نقل البضائع من مكان إلى آخر فقد يتخلل النقل عندما يشكل الجزء الأكبر منه النقل بالبحر، مراحل تنقل بها البضاعة عبر الطرق البرية أو الجوية، وقد يكون كل الطريق بحرياً، إلا أن بعض الشركات الناقلة لا تعمل على الخط البحري الموصل لميناء التفريغ المراد إيصال البضاعة إليه، وفي هذه الحالات يلجأ الناقل المتعاقد إلى متعاقد آخر بموافقة الشاحن على ذلك أو دون موافقته لنقل البضاعة في الأجزاء البرية أو الجوية أو التعاقد مع ناقل بحري آخر يسمى "الناقل الفعلي" الذي يتسلم البضاعة بعد نقلها من الناقل المتعاقد الأصيل ثم يقوم الناقل البحري الفعلي بنقلها ومتابعة سيره إلى الميناء النهائي المقصود في سند الشحن أو إلى مكان التسليم المتفق عليه وقد يتم ذلك دون موافقة الشاحن.

وقد أقره القانون الأردني بالمادة (208) من قانون التجارة البحرية فقد نصت هذه المادة على: "أن وثيقة الشحن المباشرة هي التي يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها، فالناقل الأول المتعاقد ملزم خاصة بأفعال الناقلين المتعاقبين الذي يتسلمون البضاعة، ولا يسأل كل من هؤلاء إلا ما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخسارة وتأخير". ويستفيد الناقلون الثانويون من مبدأ تحديد المسؤولية في حالة النقل بسند شحن مباشر وبالتالي فإنه لا يجوز أن يزيد ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي عن الحد الأقصى، وقد يتفق الناقل المتعاقد مع المرسل إليه بعقد جديد إذا استدعت الحاجة إلى تغير ميناء التفريغ بسبب حادث طارئ يمنع من تفريغ البضاعة[1]، فإذا تحول خط سير السفينة إلى ميناء آخر اختاره المرسل إليه، فإن الناقل إذا قام بذلك عن طريق ناقل متعاقد آخر ودفع له أجرته فإنه يعود بها على المرسل إليه[2].

---

(1) من الحالات الطارئة حصول اضطرابات عسكرية أو عمالية في ميناء التفريغ المحدد بوثيقة الشحن البحري مما قد يؤثر على السفينة نظراً لجنسيتها أو العلم الذي ترفعه ولذلك يطلب الشاحن استبدال ميناء التفريغ بميناء آخر بعد الاتفاق مع المرسل إليه إن وجد.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 841/ 2007، منشورات عدالة.

إن الناقل الأصيل الذي يصدر سند الشحن وإذا لم يتفق مع الشاحن على إجراء عمليات نقل تتابع بواسطة ناقلين فعليين متعاقبين، فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة من يوم تسلمها وحتى وصولها إلى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل إليه ولا يستطيع المرسل إليه، أو الشاحن الرجوع على الناقلين المتعاقبين لانعدام العلاقة التعاقدية مع أي منهم ولكن الناقل المتعاقد وبعد التعويض على صاحب البضاعة يكون له الحق بالرجوع على الناقل المتعاقب الذي حصل الضرر بمرحلة النقل التي قام بها.

أما إذا اتفق الناقل الأصيل (المتعاقد) مع الشاحن على إجراء عمليات نقل متتابعة بواسطة ناقلين متعاقبين، وبهذه الحالة فإن المسؤولية عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة تقع على عاتق الناقل الأصيل المتعاقد الملزم بموجب سند الشحن بإيصال البضاعة سليمة إلى مكان الوصول حتى نهاية الرحلة[1]، وبالإضافة إلى ذلك يملك الشاحن أو المرسل إليه الرجوع وحسب واقع الخسارة في حال الاتفاق على النقل المتتابع الرجوع على الناقل المتعاقب وحده كما له الرجوع عليه مع الناقل المتعاقد[2].

الفرع الثالث: النطاق الزمني لعقد النقل البحري طبقاً لقواعد هامبورغ

The Time Limit of Marine Carriage Contrct According Hamburge Rules

سبق أن بينا أن اتفاقية بروكسل لعام 1924 حددت فترة المسؤولية للناقل البحري فقرة (5) من الوقت الذي يبدأ فيه شحن البضاعة على متن السفينة وحتى وقت تنزيلها من السفينة، وهذا يعني أن عملية الشحن والتفريغ تكون على عاتق الناقل، إلا أن هذه المادة أثارت تساؤلات منها: أن سريان فترة المسؤولية لا تغطي وجود البضاعة تحت حراسة الناقل قبل التحميل وبعد التفريغ مما يحمي الناقل من المسؤولية، كما أن عبارتي قبل الشحن Before loading وبعد التفريغ after discharge عبارات عامة ولا

(1) المادة 208 من قانون التجارة البحرية رقم 12 لسنة 1972.

(2) عبدالرحمن عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشورات الجامعة الأردنية عام 2001 ص 145.

تحدد الوقت الذي يبدأ تطبيق الاتفاقية، وقد سار القانون الأردني على ما قررته اتفاقية بروكسل لعام 1924.

جاءت اتفاقية هامبورغ لتوسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، فنصت بالمادة الخامسة منها على أن: (يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة الرابعة ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته) وعبارة أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين بالمادة الرابعة " تفيد بوضع معيار لقيام المسؤولية وانتهائها يتلازم مع تحقيق السيطرة أو الحراسة على البضائع من قبل الناقل ابتداء من استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وحتى تسليم البضائع إلى المرسل اليه أو وضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للقانون أو العقد أو العرف المتبع في التجارة والمعين في ميناء التفريغ".
وحسبما جاء بالمادة الرابعة والتي حددت النطاق الزمني بالنص الآتي:

1- مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل، سواء في ميناء الشحن، وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.
2- لأغراض الفقرة (1) من هذه المادة تعد البضائع في عهدة الناقل.
   أ- اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من:
   - الشاحن أو شخص ينوب عنه.
   - سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن[1].
   ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:
   - بتسليمها إلى المرسل إليه.

(1) المقصود بالسلطة أو الطرف الثالث في النص هو هيئات مؤسسات الموانئ والتفريغ التي تؤسسها الدولة للقيام بعمليات التحميل والتفريغ من السفن في الموانئ الوطنية، ومثال ذلك مؤسسة ميناء العقبة والتي استقلت بهذا الدور بناء على نص المادة 4 من قانون مؤسسة الموانئ لسنة 1985 أو الشركات التي تفوض من الدولة للقيام بهذا الدور.

▪ بوضعها تحت تصرف المرسل إليه، وفقاً للعقد أوالقانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية في ميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل.

3- في الفقرتين (1 و2) من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه أو مستخدميه أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

وبتفحص عبارات المادة الرابعة أن معيار وجود البضاعة في عهدة الناقل ينحصر حسب نص المادة الرابعة (للفترة الواقعة بين ميناء الشحن وميناء التفريغ) بالتالي يبدأ النطاق الزمني منذ تسلم الناقل البضاعة من الشاحن أو من ينوب عنه أو من أي سلطة مخولة بموجب القانون في ميناء الشحن، ويستمر النطاق الزمني لعقد النقل أثناء الرحلة البحرية وحتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في الميناء المقصود، وبتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى سلطة، كسلطة الموانىء فإن عقد التأمين يكون قد انقضى، وبالتالي فإن اتفاقية هامبورغ أخذت بوحدة عقد النقل مع إضافة عنصر السيطرة على البضاعة أو وجودها في عهدة الناقل وحراسته في ميناء القيام وحتى الوصول إلى ميناء التفريغ، وعليه فإن الخسارة التي قد تلحق بالبضاعة بعد تسليمها للناقل في ميناء القيام قبل شحنها على متن السفينة هي من مسؤولية الناقل وبهذا تختلف اتفاقية هامبورغ عن القانون الأردني الذي حدد النطاق الزمني ببداية عملية الشحن. ونحن نرى أن اتفاقية هامبورغ قد توسعت في النطاق الزمني لمسؤولية الناقل وهو توسع محمود ويصب في مصلحة الشاحنين. ومن جهة أخرى فإن نص المادة الرابعة لم يمنع من امتداد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل عند التعاقد مع الشاحن على نقل البضائع من المخازن إلى ميناء الوصول أو من ميناء الوصول إلى مخازن المرسل إليه، إلا أن هذا التوسع من المخازن وحتى ميناء الشحن تحكمه القواعد العامة، ولا تسري عليه اتفاقية هامبورغ التي حددت شروط بدء النطاق الزمني بدخول البضاعة في عهدة الناقل وفي ميناء الشحن فقط وانتهاء بخروجها من عهدته سواء بتسليمها إلى المرسل اليه أو وضعها بتصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أوالعرف المتبع، كما وضحت الاتفاقية في الفقرة 3 من المادة 4 المقصود بالناقل والمرسل إليه حين عقبت أن كل من وكلائهم ومستخدميهم مشمولين بهذه الصفة لغايات تطبيق المادة الرابعة.

وبالتالي فإننا نستنتج من نص المادة الرابعة أن النطاق الزمني ينتهي بتسليم البضاعة إلى مؤسسة إلى المرسل إليه وفقاً لشروط العقد أو إلى سلطة الموانىء التي تقوم بمهام مقاول التفريغ بالاتفاق مع الناقل بموجب القانون كما جاء بالبند الثاني من الفقرة (ب)، ومعنى ذلك عدم انسجام نص المادة الرابعة مع ما جاء بقانون التجارة البحرية الأردني التي تنص على نهاية النطاق الزمني للناقل بالتفريغ فقط [1]. كما أن نص المادة الرابعة لا ينسجم مع توجه فريق من الفقه القضائي بامتداد النطاق الزمني حتى بعد تسليم البضاعة إلى مؤسسة الموانى، والتي تؤكد على أن تسليم البضاعة الأخير هو تسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً[2]، وأمام هذا التعارض التشريعي بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ. فإننا نرى أن نصوص الاتفاقية هي التي يجب أن تسود باعتبار الاتفاقية تشريعاً أسمى، ومن جهة أخرى فقد اعتبرت المادة 1/23 من اتفاقية هامبورغ أن القواعد المنظمة للنطاق الزمني هي قواعد آمرة لا يجوز الاتفاق على خلافها. ويثور التساؤل في هذا الموضوع فيما إذا اشترط الناقل على الشاحن أو المرسل إليه أن يقوم بمهام التفريغ ليخلي مسؤوليته فهل يجوز له، ذلك وهل يعتبر ذلك شرطاً من شروط الإعفاء، وكيف سيكون الحال فيما لو طلب المرسل إليه القيام بمهام التفريغ نظراً لطبيعة البضاعة وخبرته بالنسبة للموقع واستعداده.

نرى أن الأصل أن يقوم الناقل بالتفريغ، أما إذا اتفق الناقل مع الشاحن على أن يقوم المرسل إليه بمهام التفريغ فإن ذلك لايعد شرطاً من شروط الإعفاء وتبقى الإشكالية قائمة إذا تصدت مؤسسة الموانئ أو الشركة الخاصة للقيام بمهام التفريغ، ونرى أن ذلك ينقل المسؤولية إلى الهيئة الوطنية (المؤسسة أو الشركة الخاصة) عن أي خسارة تقع للبضاعة باعتبار أن البضاعة قد خرجت من عهدة الناقل وحراسته.

---

(1) لا في درادكة، النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الزمني، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 9، ص122، عام 2007.

(2) قرارات محكمة التمييز ذوات الأرقام 1999/1164 والقرار 2008/1976: منشورات عدالة.

الفرع الرابع: النقل بالحاويات ومسؤولية الناقل
Carriage in Containers and Carrier Liability

أولاً: ظهور النقل بالحاويات The Emergence of Carriage in Containers

يعتبر النقل بالحاويات من أهم عناصر القفزة النوعية والكمية في عالم النقل البحري على مستوى العالم، وأول ظهور للحاوية كان في عام 1950 واستعملت في مجال النقل العسكري ثم استعملت في مجال النقل المدني في الولايات المتحدة، نظراً لزيادة حجم البضائع المتداولة من خلال الحاويات، ومن خلال وظيفة الحماية التي توفرها الحاوية للبضائع ولسهولة تحديد المسؤولية عند هلاكها أو فقدانها أو تلفها وتوفير مصاريف التخزين وتجنب التأخير في الموانئ وتقليل الخسائر وكذلك تجنب سرقة البضائع من قبل البحارة. وقد أضاف استعمال الحاويات معطيات جديده في عالم النقل وتم تعريف الحاوية على أنها الأداة التي تستعمل لتخزين البضائع ونقلها ، كما تستخدم لحفظها ووقايتها وتأمين توزيعها توزيعاً سليماً دون أن تصاب بأضرار أو يلحقها تلف[1].

(A large metal box in which many packages can be stowed in advance of loading on the ship so that the container can be loaded ،stowed and discharged as a complete unit).

كما رافق زيادة استخدام الحاويات ظهور وثائق جديدة لتنظيم نقل الحاويات كسندات الشحن من المخازن للمخازن ومستند النقل متعدد الوسائط ومستندات النقل المختلط. ويعتبر زيادة الاعتماد على الحاويات أحد الأسباب التي سرعت بظهور اتفاقية هامبورغ نظراً للأهمية البالغة وظهور ما يسمى موانئ الحاويات، وقد أفردت لها اتفاقية هامبورغ بعض موادها.

ثانياً: تحديد مسؤولية الناقل عند النقل بالحاويات

الحاويات هي أوعية وصناديق ضخمة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها سواء أكانت سائلة أم مغلقة، أم طرود، كما أن الحاوية بحد ذاتها تعتبر طرداً أو وحدة نقل مستقلة عما بداخلها من وحدات الشحن (الطرود أو الصناديق أو الجالونات). والمقصود بوحدة الشحن في هذا المجال وحدة الوزن أو المقاس أو الكيل أو الحجم أو العدد التي

---

(1) Dictionary of Marine Insurance Terms،R.H.BROWN، P. 79.

تتخذ عادة أساساً لتحديد أجرة النقل سواء أكانت طناً مترياً أم كيلو غراماً أم طناً حجمياً أم متراً مكعباً، فالوحدة هنا هي خاصة بالبضاعة التي تشحن منفرطة أو سائبة من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها وقياسها أو كيلها أو حجمها دون عددها كالحبوب والأخشاب والفحم، والبترول والزيوت وقد تكون عبارة عن أكياس أو صناديق تحدد أوزانها أو أحجامها أو قياسها وتعتبر الأكياس والصناديق من قبيل الطرود، وقد يعبأ عدد من الطرود أو الصناديق داخل الحاوية ويتم ذكر عددها في سند الشحن، أما اذا لم تذكر تفاصيل البضاعة الموجودة بالحاوية أو لم يتم ذكر عدد الطرود بداخلها فتعتبر الحاويه أنها طرداً واحداً.[1]

وعادة ما تكون الحاويات مغلفة ولا يتمكن الربان أن يرى ما بداخل الحاوية، ولذلك درج العرف على أن يدون في سند الشحن البحري عبارة (قيل أنها تحتوي على 100 طرد) فإذا فقدت الحاوية أو سقطت بمياه البحر فلا تعتبر الحاوية بما فيها طرداً واحداً بل تعتبر الخسارة واجبة على عدد الطرود وبداخلها (مائة طرد) وإذا ـ قدم الشاحن الحاوية فتعتبر الحاوية بحد ذاتها طرداً مستقلاً، وقد حددت اتفاقية هامبورغ التعويض على أساس الوحدة الحسابية لكل حاوية أو طرد أو كغم، فنصت المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على:

أ. تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

ب. تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ج. لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر

(1) المادة 1/2/6 من اتفاقية هامبورغ.

بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

وحددت الاتفاقية مبلغ التعويض عن فقدان الحاوية أو الطرد 835 وحدة حقوق سحب خاصة S.D.R أي ما يعادل 1200 دولار فإذا كانت الحاوية تحتوي 10 طرود ومدون ذلك بسند الشحن فيكون التعويض 835 × 10=8350 وحدة حسابية أي ما يعادل 12000 دولار، أما إذا لم يذكر عدد الطرود داخل الحاوية فيكون التعويض فقط 835 وحدة حسابية.

أثر النقل بالحاويات على النطاق الزمني لمسؤولية الناقل:

Effect of Containers Carriage on Carriers Time Limit Liability

المفهوم التقليدي للتفريغ الذي كان محدداً بفقدان البضاعة اتصالها بالسفينة، كما أن المفهوم التقليدي للشحن هو عبور البضاعة لحاجز السفينة Ships Rail عند التحميل، إلا أنه بتصاعد استعمال الحاويات بالنقل البحري توسع كلا المفهومين الشحن والتفريغ، وقد كان القضاء سباقاً بذلك، وأعطى الحاوية معنى آخر بأن اعتبرها عنبراً من عنابر السفينة، وبالتالي يجب أن تكون لائقة لتخزين البضاعة بداخلها[1]، وأن تفريغ الحاوية هو بمثابة تفريغ للسفينة أي أن عملية النقل تستمر حتى لو أنزلت الحاوية على الرصيف فإن عقد النقل لا ينتهي إلا بانتهاء وتفريغ الحاوية التي هي جزء من عملية التفريغ، ففي القضية الأمريكية قررت المحكمة العليا بقضية رالف (Ralph)[2] أن الحاوية هي البديل الحديث لعنبر السفينة، وأن تعبئة وتفريغ الحاوية هما جزءان مكملان للعملية الكلية الخاصة بتعبئة وتفريغ السفينة.

وعلى أثر هذه القضية بدأت الأصوات تتعالى لتجاوز نطاق التغطية الزمنية المحدودة المسؤولية للناقل من الروافع إلى الروافع from tackle to tackle وتوسيع المسؤولية لتشمل تعبئة الحاوية بالبضاعة وحتى تفريغها من البضاعة، وسواء أكان نطاق المكان للتعبئة أم التفريغ على رصيف الميناء أم لا، ويبدو أن اتفاقية هامبورغ أخذت ذلك بعين الاعتبار عندما وسعت نطاق المسؤولية للناقل من وقت دخول البضاعة في عهدة الناقل حتى لو لم

(1) It should be as cargo-worthy as the hold of the vessel, see Dennis Badger and others. Ibid، p344.
(2) Polo Ralph Lauren v. Tropical Shipping (11th Cir. 2000).

يبدأ شحن البضاعة ، كما أن اتفاقية هامبورغ وفي المادة 2/23 أجازت للأطراف حق توسيع نطاق فترة المسؤولية التي يخضع لها الناقل ولكن الاتفاقية لم تصل إلى النص بصراحة على اعتبار وقت تعبئة الحاوية هو بداية لعقد النقل أو تفريغها وتسليمها للمرسل إليه انتهاء لعقد النقل، ولذلك سارع مجتمع التجارة الدولية للخروج بحلول لإشكالات النقل في الحاويات، فكان أن ظهرت اتفاقية النقل متعدد الوسائل لعام 1979 (Convention on inter multimodal terms). وقد عالجت الاتفاقية موضوع الحاويات ليست فقط المنقولة بحراً بل المنقولة بجميع وسائط النقل.

المطلب الرابع: دعوى مسؤولية الناقل البحري
Legal Action Against the Maritime Carrier

عندما تتحقق إحدى حالات المسؤولية على الناقل البحري كهلاك أو تلف أو تأخير للبضائع فإن المرسل إليه أو شركة التامين (بموجب قاعدة الحلول) يملك كل منهما إقامة الدعوى بمقتضى قواعد الاختصاص القضائي أمام المحاكم المختصة. وقد حصرت المادة 215 من قانون التجارة البحرية إقامة دعاوى المنازعات البحرية الناشئة عن سند الشحن البحري أو أية وثائق بالمحاكم الأردنية المختصة، بل وقررت بنص صريح بالمادة 215 / الفقرة 2 على اعتبار كل شرط ينزع اختصاص المحاكم الأردنية من النظر في المنازعات البحرية باطلاً، ومن جهة أخرى أعطت اتفاقية هامبورغ عدة اختيارات لصاحب الحق بإقامة الدعوى، إلا أن التساؤل قد يثور حول بعض شروط الإعفاء وكذلك شرط التحكيم الذي قد ينزع اختصاص المحاكم الأردنية بالرغم من نص المادة 215 وهذا ما سنتناوله قبل الشروع بمناقشة إجراءات المطالبة البحرية والتعرض لأطراف الدعوى والاختصاص القضائي وتقادم الدعوى. وسوف نتناول في هذا المطلب في ستة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: بطلان شروط الإعفاء الواردة في الاتفاقية من المسؤولية
Exemption of Liability Nullification

نصت المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني على اختصاص المحاكم الأردنية في النظر في الخلافات الناشئة عن وثائق الشحن أو النقل البحري، واعتبر المشرع بالفقرة أ من ذات المادة إن أي شرط يدرج في وثيقة الشحن أو أي وثيقة للنقل

البحري تنشأ في المملكة الأردنية الهاشمية أو خارجها ثم إضافة عبارة خارجها (أي خارج الأردن) في تعديل لاحق لقانون التجارة البحرية بتاريخ 1978/4/1 وكانت غايتها إبراء الناقل من التبعة التي يلقيها عليه القانون أو تحويل عبء الإثبات عمن تعينه القواعد المرعية الإجراء أو هذا القانون أو الاختصاص شرط ملغي ولا مفعول له، وقد أوردت المادة أن الشرط الذي يترك للناقل منفعة التأمين عن البضائع هو شرط باطل وملغى ولا مفعول له.

الفرع الثاني: شرط التحكيم في سند الشحن البحري

Arbitration Clause in Bill of Lading

التحكيم البحري هو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار[1]. غالباً ما تتضمن سندات إيجار السفن وسند الشحن البحري شروطاً للتحكيم عند نشوب المنازعات البحرية ومنه مسؤولية الناقل عن تلف أو هلاك البضاعة، وقد تكون بين المالك والمستأجر أو بين الشاحن والناقل، وقد يتساءل البعض عما إذا كان سند الشحن البحري يتضمن شرطاً للتحكيم خارج الأردن يقع صحيحاً أم أنه يعتبر شرطاً باطلاً حسب منطوق المادة 215. وهذا الموضوع تعرضت له محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم 2011/2478 فقررت في عام 2011 أن الاتفاق على شرط التحكيم في سند الشحن يسلب اختصاص المحاكم الأردنية وأن شرط التحكيم الوارد في بوليصة الشحن ملزم لطرفيه وكذلك لشركة التأمين رغم كونها من الغير إذا أقامت الدعوى على الناقل بناءً على الحلول القانوني[2]. وقد تأكد ذلك في قضية لاحقة بنفس العام في القرار التمييزي رقم 2011/2478. وتتلخص القضية أن شركة الواحة أقامت دعوى لمطالبة الشركة الناقلة المالكة (S.A Roger Trading) لتعويضها عما دفعته للمؤمن له بموجب سند الإبراء والحلول القانوني، وقد أثارت الشركة الناقلة روجر ترادينغ الدفع بعدم اختصاص المحاكم الأردنية لوجود شرط تحكيم ضمن مستند الشحن البحري.

---

(1) عمر الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة منشورة على الإنترنت القيت بتاريخ أكتوبر/تشرين أول عام 2002.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية 2011/1483 هيئة عامة : منشورات عدالة.

تمسكت المدعية شركة الواحة ببطلان شرط التحكيم استناداً لنص المادة 215 من قانون التجارة البحرية الأردني، وقد قررت محكمة التمييز أن شرط التحكيم الوارد ببوليصة الشحن يعتبر شرطاً صحيحاً لاستناده إلى اتفاقية دولية، وأن "إلغاء شرط التحكيم جاء في قانون داخلي وأنه بانضمام الأردن بتاريخ 2001/4/16 إلى اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والتي أجازت في المادة 22 منها اتفاق الأطراف على إحالة أي نزاع يتعلق بنقل البضائع على التحكيم في أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص وهذا النص الأخير هو الأولى بالتطبيق باعتباره قد ورد في اتفاقية دولية[1]، وما جاء فيه يعد قاعدة من قواعد القانون الدولي وتعتبر هي الأسمى مرتبة والأولى بالتطبيق من قواعد القانون الداخلي وهذا يتفق مع ما نصت عليه المادة 27 من قانون التحكيم رقم 31 لسنة 2001 "[2].

ويستفاد من نص القرار المذكور أن محكمة التمييز قد حسمت موقفها من إلغاء شرط التحكيم الذي ورد بالمادة 215 من قانون التجارة البحرية لعام 1972 المعدل رقم 35 لسنة 1983[3]، والذي كان يهدف إلى حماية أصحاب البضائع الأردنيين وأعطت المفهوم القانوني الصحيح لسمو الاتفاقيات الدولية على القانون الوطني مما يعني أن أي تعارض بين نصوص قانون التجارة البحرية ونصوص معاهدة هامبورغ، فإن الأرجحية هي لنصوص اتفاقية هامبورغ حيث تم الأخذ بنص المادة 22 من الاتفاقية بدلاً من المادة 215 من قانون التجارة البحرية لعام 1972.

الفرع الثالث: إجراءات المطالبة للناقل عند حصول الضرر أو نقص البضاعة

Claim Proceduresin Case of Damage or Loss

نظمت اتفاقية هامبورغ بالمواد من 19 ـ 22 الإجراءات الواجب اتباعها للتقدم بالمطالبات في مواجهة الناقل عند حصول الضرر أو النقص في البضاعة، وحددت هذه المواد المدد الزمنية وكذلك تحديد المحاكم المختصة بالنزاع أو عند اللجوء إلى التحكيم، وقد قررت أنه يقع على عاتق المرسل إليه توجيه الاحتجاج الخطي للناقل

(1) فياض القضاة، أحكام مسؤولية الناقل البحري، بحث منشور في مجلة دراسات ـ الجامعة الأردنية.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2478 / 2011: منشورات عدالة. انظر أيضاً قرار محكمة التمييز الأردنية، رقم 20012/76: منشورات عدالة.

(3) لم يخضع قانون التجارة البحري لعام 1972 لتعديلات جوهرية باستثناء ما حصل للمادة 215 التي خضعت للتعديل وكان آخرها تعديل عام 1983.

خلال مدة يوم عمل واحد من وقت تسلم البضاعة التالفة أو الناقصة وبغير ذلك يعتبر التسليم قرينة على أن البضاعة سلمت بحالة سليمة.أما إذا كان الضرر خفياً عند تفريغ البضاعة فعلى متسلم البضاعة توجيه الاحتجاج إلى الناقل خلال مدة (15 يوماً) متصلة من وقت تسلمه البضاعة. وإذا كان الضرر قد وقع للمرسل إليه نتيجة التأخير بوصول البضاعة فعليه توجيه الاحتجاج خلال مدة (60 يوماً) متصلة من وقت تسليم البضاعة.

ومن جهة أخرى فقد أعطت الاتفاقية حقاً للناقل بأن يرسل احتجاجاً خطياً للشاحن عن الأضرار التي لحقت بسفينته من جراء شحن البضاعة عليها خلال مدة (90 يوماً) من تاريخ حصول الضرر أو من تاريخ تسلم البضاعة من الشاحن.

وإذا أغفل المرسل إليه توجيه الاحتجاج حسب ما هو محدد له سواء أكان من تاريخ تسلمه البضاعة أو من تاريخ اكتشاف الضرر الخفي أو تأخير وصول البضاعة، فإن دعوى المرسل إليه تبقى مقبولة ولا ترد من قبل المحكمة، ولكن إثبات الضرر يصبح أكثر صعوبة على أساس أن عدم توجيه الاحتجاج بالمدد المحددة له يعمل على تكوين قرينة لصالح الناقل، وتفيد أنه قام بتنفيذ التزامه بنقل وتسليم البضاعة سليمة إلا أنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات من قبل المرسل إليه، ومن الناحية العملية فإن المطالبة البحرية ولابد وأن تكون معززة بالوثائق الضرورية لإثبات الدعوى [1].

الفرع الرابع: أطراف دعوى المسؤولية Parties to Liability Claim

قد لا يكون أطراف دعوة المسؤولية الناتجة عن عقد النقل البحري هم أنفسهم أطراف عملية النقل البحري، فبالإضافة إلى الناقل وأمين النقل والشاحن والمرسل إليه قد يظهر شخص آخر يكون طرفاً في دعوى المسؤولية عند تحديد أطراف الدعوة المقامة على الناقل البحري في حال تضرر البضاعة حيث يغلب أن يأخذ صفة المدعي في الدعوى المرسل إليه أو الشاحن أو المؤمن على الإرسالية.

(1) من هذه الوثائق بوليصة الشحن، وقائمة التعبئة، الفاتورة التجارية وبوليصة التأمين الأصلية، وكتاب الاحتجاج على الناقل وما يثبت استلام الناقل لهذا الاحتجاج، قائمة بالأغراض المفقودة، الخطاب القانوني أو تقرير الحادث من الجهة المختصة، وصور الضرر إن توفرت. نظام الأشقر، ندوة "التعويضات في التأمين والنقل البحري ودور الأطراف ذات العلاقة في إجراءات تسوية التعويضات" عقدت في اتحاد شركات التأمين الأردني بتاريخ 10 ـ 2 ـ 2014.

أولاً: المرسل إليه Consignee

بالرغم من أن المرسل إليه قد لا يكون طرفاً في عقد النقل البحري سيما إذا كان عقد النقل البحري بناء على عقد بيع من عقود القيام، إلا أنه وبمجرد وضع البضاعة على السفينة فإن المخاطر تنتقل إليه لحين وصول البضاعة، وعليه فإنه وبمجرد اكتشاف العيب في البضاعة يستطيع إقامة الدعوة باعتباره مالكاً للبضاعة من خلال إبرازه وثيقة الشحن البحري (Bill Of Lading).

ثانياً: المؤمن Insurer

بموجب عقد التأمين البحري وشروطه والذي يبرمه الشاحن إذا كان عقد البيع الدولي (CIF) أو إذا أبرم المرسل إليه عقد تأمين على البضاعة المستوردة لضمان تغطية الخسارة التي قد تلحق بالبضاعة المنقولة، وعليه فإن شركة التأمين تصبح مسؤولة عن التعويض عن أي هلاك أو تلف أو نقص للبضاعة إذا تعرضت للأخطار المدرجة في بوليصة التأمين ووقعت الخسارة أثناء مرحلة النقل المتفق عليها إلا أنه ولغاية تمكين المؤمن من إقامة الدعوى بمواجهة الناقل فلا بد من إجراء الحلول القانوني Subrogation محل المرسل إليه الذي يملك الحق بتحويل الحقوق التي يملكها في الشيء المؤمن عليه إلى شركة التأمين،(1) ولا يتم الحلول إلا بعد إجراء التسوية ودفع مبلغ التعويض للمرسل إليه المؤمن له "حيث يحتصل المؤمن على إقرار تنازل وإبراء ذمة وعقد إنابة موقع من المؤمن له"(2) وبعد ذلك يقوم المؤمن وبناءً على اتفاق الحلول مع المرسل إليه/المؤمن له بإقامة الدعوة على الناقل لاسترداد ما دفعه للمرسل إليه/المؤمن له ويجوز له تبليغ الأوراق القضائية في الدعوى المقامة على الناقل إلى وكيل الناقل في بلد التفريغ ويعتبر تبليغ الوكيل تبليغاً للناقل.(3)

ثالثاً: المدعى عليه Defendent

يكون الناقل هو الطرف المدعى عليه عن هلاك أو تلف أو نقصان أو فقدان أو عدم وصول البضاعة ووفقاً لأحكام القوانين الوطنية واتفاقية هامبورغ، فإن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزاماً ببذل عناية.(4)

---

(1) انظر المادة 365 من قانون التجارة البحرية الأردني.
(2) المادة 926 من القانون المدني.
(3) انظر المادة 218 /ب من قانون التجارة البحرية الأردني.
(4) انظر المادة 213 من قانون التجارة البحرية الأردني. وكذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1991/1369 يضمن =

وعليه يتوجب على الناقل تسليم البضاعة بالكمية والنوعية التي تسلمها وهو ملزم بتعويض المرسل إليه أو الشاحن إذا كان عقد البيع الدولي من عقود الوصول، إلا أن الغالب العام أن عقود البيع الدولية الدارجة هي عقود بيع القيام، وبالتالي فإن المخاطر تنتقل إلى المشتري أو المرسل إليه منذ بدء الرحلة البحرية أو وضع البضاعة على متن السفينة.

إلا أن الناقل قد تختلف صفته حسب عقد النقل وفيما إذا كان عقد نقل البضائع تم بسند شحن بحري أم نقلاً يستند إلى عقد من عقود المشارطة (إيجار السفينة) وتجنباً للتكرار فإننا نعيد القارئ إلى أطراف عقد النقل والتفصيل الوارد على تحديد الناقل البحري المسؤول في مواجهة المرسل إليه في عقود إيجار السفينة التي جرى بحثها تفصيلاً، أما في حالة النقل المتعاقب فإن المدعى عليه قد يكون الناقل الأصلي المتعاقد والناقل الفعلي على وجه التضامن أو الناقل الفعلي المتفق عليه إذا كانت الأضرار قد حصلت في الجزء الذي قام بتنفيذه.

الفرع الخامس: الاختصاص القضائي Jurisdiction

سبق أن استعرضنا تحديد أطراف عقد النقل ابتداء من الناقل والشاحن والناقل الفعلي والمرسل إليه، وقد يكون الناقل مالكاً أو مجهزاً للسفينة، كما قد يكون ويبرم عقد النقل ابتداءً بين الناقل والشاحن أو من يمثله أو ينوب عن الناقل نيابة قانونية كالربان أو أمين الحمولة على السفينة أو مندوبه المفوض، وقد خصصت اتفاقية هامبورغ المادة (21) للحديث عن الاختصاص القضائي عند الادعاء بأي حق ناشئ عن عقد النقل البحري المنظم بموجب هذه الاتفاقية، فأجازت الاتفاقية بالفقرة الأولى من المادة (21) للمدعي أن يقيم الدعوى وفقاً لقانون الدولة لدى المحكمة المختصة وحسب نطاق ولايتها لأحد الأماكن التالية:

1- أمام المحكمة المختصة في المحل الرئيس لعمل المدعى عليه، فإن لم يكن له محل عمل رئيس فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.
2- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة، ويكون إبرام العقد عن طريق أي منها.

= الناقل كل ما يلحق بالبضاعة من هلاك وتعيب وأضرار أو نقص يلحق بها خلال الرحلة البحرية وإلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول عملاً بالمادة 213 من قانون التجارة البحرية": منشورات قسطاس.

3- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

4- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

كما نصت الفقرة الثانية من ذات المادة (21) على جواز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة (صدقت على اتفاقية هامبورغ) وقع فيها الحجز على السفينة الناقلة أو أي سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في نظر الدعوى في تلك الدولة أو القانون الدولي. ويحق للمدعى عليه أن يتقدم بالتماس للمدعي لنقل الدعوى حسب اختياره إلى أحد المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة (1 من المادة 21) إلا أن ذلك جائز بحال موافقة المدعي تقديم طلب إلى المحكمة لنقل الدعوى. ويتطلب أيضاً بعد قيام الناقل بتقديم كفالة كضمان الوفاء بما ستحكم به المحكمة في أي وقت لاحق، وتحكم محكمة الميناء أو مكان الحجز في المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها، وبالفقرة ب/جـ من المادة (21) لم تجز الاتفاقية إقامة دعاوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة الأولى أو الثانية من المادة (21) والتي سبق الإشارة اليها.

الفرع السادس: تقادم دعوى مسؤولية الناقل The Bar time of the Legal Action

يقصد بتقادم دعوى مسؤولية الناقل مضي الفترة الزمنية التي يجب خلالها إقامة دعوى التعويض عليه، فإذا لم ترفع الدعوى خلال هذه الفترة يؤدي ذلك إلى زوال الدعوى التي تحمي الحق[1]، والغاية من إقرار حق التقادم هو وضع حد لانشغال ذمة الناقل، لما يتميز به نشاط الاستغلال البحري من أهمية وكثرة عمليات النقل، ومن الصعوبة بمكان الاحتفاظ ببيانات، ومستندات، وملابسات الحالة التي ترتب عليها النزاع[2].

نصت المادة 219 من قانون التجارة البحرية الأردني في عقد نقل البضائع على تقادم الدعوى على الناقل البحري بعد مرور سنة واحدة على تسليم البضاعة، وإذا لم يقع التسليم بعد مرور سنة من اليوم الواجب تسليمها فيه. وعززت المادة 221 من ذات القانون بسقوط حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة من وصول السفينة إذا كانت الدعوى ناشئة عن تسليم البضائع، ويبدو أن المادة 221 ليست تكراراً لما ورد بمتن المادة

(1) احمد ابوالوفا، مرجع سابق، ص611.

(2) ابو زيد رضوان، مرجع سابق، ص459.

219. ففي الحالة الأولى تبدأ مدة التقادم بمرور سنة من تاريخ تسليم البضائع أو التاريخ الواجب أن يكون التسليم فيه إذا سلمت بوقت متأخر. أما الحالة الثانية فهي متعلقة بالحالات التي تصل بها السفينة ولا يتم التسليم. وعند اعتبار ذلك من قبيل الخسارة الحكمية العامة constrictive total loss.

وبالرغم من تحديد مدة التقادم بمدة سنة في القانون الأردني إلا أن ذلك قد تغير على ضوء تصديق الأردن على اتفاقية هامبورغ، والتي حددت مدة التقادم بمدة سنتين. وتعتبر مدة التقادم المحددة سنتين من النظام العام فلا يجوز أن يتم الاتفاق على إنقاصها لمدة سنة ولكن يمكن الاتفاق على زيادتها لمدة تزيد عن سنتين، وقد أجازت بعض القوانين ذلك الاتفاق ومثال ذلك القانون المصري[1].

(1) الدكتور أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص41.

المبحث الثاني

اتفاقية روتردام

Rotterdam Rules

تعتبر اتفاقية روتردام الاتفاقية الأحدث لتنظيم قواعد النقل البحري الدولي في سلسلة الاتفاقيات المتوالية بهذا الخصوص بدأ من اتفاقية بروكسل لعام 1924 والتي وصفت الأحكام التي تضمنتها ب قواعد لاهاي Hugue Rules. وقد تم مراجعتها وإعادة النظر فيها ببروتوكول عام 1968[1]، وتلا ذلك برتوكول لاهاي ـ فسبي عام 1979، وقد تبنى هذه القواعد عدد من الدول كبديل عن انضمامهم إلى اتفاقية هامبورغ لعام 1978 ،وسوف نتناول هذه الاتفاقية التي لم يصادق عليها الأردن حتى الآن في مطلبين؛ حيث نبين في المطلب الأول الأسباب الداعية لوجود هذه الاتفاقية، وأما المطلب الثاني فنخصصه للمقارنة بين اتفاقية روتردام واتفاقية هامبورغ.

المطلب الأول: الأسباب الداعية للاتفاقية الجديدة

Reasons Behand the New Convention

لا بد أن نتعرض إلى الأسباب التي دعت مجتمع التجارة البحرية الدولي والمنظمات الدولية ذات العلاقة إلى التوصل إلى اتفاقية دولية لتوحيد قواعد النقل البحري الدولي بالرغم من وجود اتفاقية هامبورغ وكذلك الوقوف على الشروط المطلوبة للانضمام لهذه الاتفاقية ومن ثم التعريف بنطاق تطبيق هذه الاتفاقية.

كحال أي اتفاقية دولية تمضي عليها عشرات السنين، ويستبان من تطبيقها بعض الغموض أو الثغرات أو يبدو من نصوصها عدم مواكبة تطورات العصر وتقنياته، فقد التفتت "لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي " بقلق إلى النظام القانوني القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحراً، ورأت أنه يفتقر إلى التوحيد ولا يأخذ بعين الاعتبار وبشكل كاف ممارسات النقل الحديثة بما في ذلك النقل بالحاويات وعدم إعطاء أهمية كافية لعقود النقل من الباب إلى الباب from door to door واستخدام وثائق النقل الإلكترونية، ناهيك عن الإحساس بضرورة توضيح المفاهيم

---

(1) بهاء بهيج شكري، بحوث في التامين، دار الثقافة للنشر والتوزيع ـ عمان، 2012، ص 575.

الأساسية لعملية النقل كتعريف الناقل الشاحن ومحاولة كل منهم وضع معادلة متوازنة بين مسؤوليات كل منهم.

وانطلاقاً من هذه المعطيات ورغبة من المجتمع الدولي للتجارة البحرية لتعزيز القواعد الدولية لتوحيد وتنظيم عقود النقل الدولية عن طريق البحر كلياً أو جزئياً وتحسين كفاءة نقل البضائع وتعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية الدولية وإيجاد نظام متوازن بين الشاحنين والناقلين والأخذ بقرارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري the United Nations Commission for International Trade Law (UNCITRAL)) في دورتها الخامسة والثلاثين لعام 2001، 2002 لإعداد تشريع دولي ينظم عمليات النقل من الباب إلى الباب (door to door)[1] والتي تشتمل على جزء بري وبحري، وإعطاء أهمية كافية لزيادة النقل بالحاويات. وبناء على ذلك كله فقد أعدت لجنة الأمم المتحدة للتجارة الدولية وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية (CMI)[2] مشروع اتفاقية تحت مسمى "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً" لسنة 2009 وتم عرض الاتفاقية في مؤتمر دولي عقد في هولندا بمدينة روتردام حيث تم الاتفاق على تسمية الاتفاقية بقواعد روتردام "Rotterdam Rules" وتم اعتمادها من قبل الأمم المتحدة في 11 كانون أول (ديسمبر) من عام 2008 وأعلن الاحتفال بفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في 23 سبتمبر /ايلول لعام 2009 حيث حضر مندوبو أكثر من 16 دولة وقد وقع على الاتفاقية حتى تاريخ 27/7/ 2014 أربعة وعشرون دولة، في حين صادق على الاتفاقية ثلاث دول فقط[3].

وفي هذا المطلب رأينا أن نلقي الضوء على هذه الاتفاقية المطروحة للتصديق عليها من قبل الدول وبالرغم من أن نصاب التصديق عليها لم يكتمل، وأن الأردن لم يصدق عليها حتى الآن، وحيث إن الاحتمالية انضمام الأردن لهذه الاتفاقية قائم، سيما وأن

(1) بالرغم من تأكيد واهتمام مشرعي الاتفاقية على النقل من الباب إلى الباب (door to door) إلا أن الاتفاقية لم تمنع أطراف العقد من الاتفاق على النقل من الروافع إلى الروافع (from takle to tackle) المعمول بها في اتفاقية هامبورغ.

(2) The Rotterdam Rules are the result of inter-governmental negotiations that took place between 2002 and 2009. These negotiations took place within the United Nations Commission for International Trade Law (UNCITRAL) after the Comité Maritime International (CMI) had prepared a basic draft for the Convention. www.comitemaritime.org/.

(3) من أوائل الدول المصدقة على الاتفاقية إسبانيا والكونغو وتوغو على الترتيب.

كثيراً من النصوص الواردة بالاتفاقية جاءت منصفة للشاحنين وأصحاب البضائع الذين ينتمون بمعظمهم إلى الدول النامية، كما أن جهود اللجان القانونية ذات الاختصاص في الأردن تتجه إلى العمل على إصدار قانون بحري جديد يراعي المستجدات الحديثة ويلبي المتطلبات التي لم تكن موجودة عند إصدار قانون التجارة البحرية الأردني رقم 2 لعام 1972. وربما تلجأ الجهات المختصة بالتشريع في الأردن إلى إحداث التغيير المطلوب بقانون التجارة البحرية والانسجام مع اتفاقية دولية لتنظيم أحكام النقل البحري وهي بالطبع اتفاقية روتردام [1]. إلا أن ذلك لن يكون قبل عدة سنوات اذا علمنا ان عدد الدول الموقعة على اتفاقية لم تبلغ الثلاثين دولة اما التصديق عليها فلم يبلغ العشرين دولة هو الرقم المطلوب لبدء نفاذها.وسوف نتناول هذا المطلب في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: شروط الانضمام إلى اتفاقية روتردام

Conditions to Joining the Rules

أولاً: إصدار قانون وطني للدولة المتقدمة للانضمام ينص على التصديق على الاتفاقية

Issue a National Law Stipulating Ratification of the Rules

ويتطلب الانضمام إلى اتفاقية روتردام إصدار قانون وطني لدى الدولة المنضمة ينص على التصديق على الاتفاقية وإيداع صك التصديق لدى منظمة الامم المتحدة طبقاً للمادة 88 من الاتفاقية. ومن المتوقع بدء نفاذ اتفاقية روتردام عند اكتمال تصديق عشرين دولة عليها وبعد ذلك، يكون على كل دولة ترغب بالانضمام إلى هذه الاتفاقية بعد اكتمال التصديق عليها أن تنتظر لما بعد انقضاء سنة وشهر على تاريخ تقديم طلب الانضمام لتطبيق قواعد الاتفاقية. وينبغي التذكير بأن سريان اتفاقية روتردام بعد تصديق الدول العشرين عليها والبدء بنفاذها لا يلغي اتفاقية هامبورغ، كما أن اتفاقية

(1) تعمل وزارة النقل في المملكة الأردنية الهاشمية منذ أكثر من عشر سنوات على تعديل جوهري لقانون التجارة البحرية لعام 1972 أو الخروج بقانون بحري جديد وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية وقد شكلت عدة لجان من الخبراء بهذا الخصوص منذ عام 2002 وشغل مؤلف هذا الكتاب عضوية اللجنة الأولى وأخيراً تم إحالة عطاء إنجاز مسودة القانون إلى فريق قانوني متخصص وتضمن مشروع القانون اقتراح انضمام الأردن لاتفاقية روتردام.

هـامبورغ لم تلـغ اتفاقيـة بروكـسل وقواعـد لاهـاي ، فالاتفاقيـات الدوليـة لا تلغـي مـا سبقها من اتفاقيات، كما أن قواعدها لا تعدل نصوص القـوانين الوطنيـة ولكـن علـى الدول المنظمة لهذه الاتفاقية أن تعدل من قوانينها بما يتلاءم مع الاتفاقيات الدوليـة، وإذا حصل التعارض حول مسألة ما ينظمها القانون الوطني والاتفاقية الدوليـة المصدق عليهـا فإن الأرجحيـة تكـون لتطبيـق الاتفاقيـة الدوليـة لسموها علـى القـانون الـوطني، كمـا يبقى القانون الوطني، المرجع الأساس للفصل في النزاعـات المتعلقـة بالنقـل البحـري الـتي تتم خارج إطارات الاتفاقات الدولية الخاصة بتوحيد قواعد النقل الدولي.

ثانياً: الانسحاب من اتفاقية هامبورغ لعام 1978

Withdrawal from Hamburg Rules 1978

تضمنت اتفاقية روتردام شرطاً مسبقاً للانضمام إليها وهـو وجـوب الانـسحاب مـن اتفاقيـة هـامبورغ لعـام 1978 وكـذلك الانـسحاب مـن اتفاقيـة بروكـسل لعـام 1924 والبروتوكلات المعدلة لهما وإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك[1].

(1) تنص المادة 89 من اتفاقية روتردام على:

- 1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924, to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 23 February 1968, or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Brussels on 21 December 1979, shall at the same time denounce that Convention and the protocol or protocols thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
- 2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.
- 3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as the depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this article, so as to ensure necessary coordination in this respect.

ثالثاً: القبول صراحة لقواعد الولاية القضائية وقواعد التحكيم المنصوص عليها في الاتفاقية

Express Acceptance of Jurisdiction Andarbitration Stipulated in the Rules

وبالإضافة إلى ذلك فقد تضمنت اتفاقية روتردام بالمادتين 74 و 78 أن على الدول المنضمة أن تعلن صراحة قبولها لقواعد الولاية القضائية وقواعد التحكيم المنصوص عليها في الاتفاقية وإبلاغ ذلك إلى وديع الاتفاقية [1]، وبخلاف ذلك فإن الدولة المنضمة للاتفاقية غير ملزمة بتلك القواعد (القواعد المتعلقة بالولاية القضائية وقواعد التحكيم المنصوص عليها بالاتفاقية) حيث تبقى هذه المسائل خاضعة للقوانين الوطنية.

رابعاً: عدم إجازة إبداء التحفظات على نصوص الاتفاقية من قبل أي دولة

No State Shall Have Right to Reservations on the Rules

تضمنت المادة 90 من اتفاقية روتردام نصاً يقضي بعدم إجازة إبداء التحفظات على أي نص من نصوص الاتفاقية من قبل أي دولة ترغب بالانضمام.[2] ويجوز لأي دولة بعد انضمامها الانسحاب في أي وقت من الأوقات وإبلاغ وديع الاتفاقية ذلك، ويسري الانسحاب من اليوم الأول من الشهر الذي يلي مرور سنة على إبلاغ وديع الاتفاقية إشعار الانسحاب[3].

---

(1) تنص المادة 74 من اتفاقية روتردام على:
"The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them" .

(2) تنص المادة 90 من اتفاقية روتردام على: "No reservation is permitted to this convention".

(3) تنص المادة 96 من قواعد روتردام على:
" A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. If a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at New York, this eleventh day of December two thousand and eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic" .

الفرع الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية روتردام

Rotterdam Rules Application Limits

تعرضت المواد 5 و6 من اتفاقية روتردام المعروفة بـ " قواعد روتردام" لنطاق تطبيق هذه القواعد، حيث قررت أن نطاق تطبيقها يكون في الحالات التالية:

1- إذا كان ميناء بدء عملية النقل وميناء جهة الوصول يقعان في دولتين مختلفتين وكانت كلا الدولتين منضمة إلى الاتفاقية.

2- إذا كان تسلم البضاعة أو مكان تسليمها أو ميناء التحميل أو ميناء التفريغ يقع وفقاً لعقد النقل في دولة مشاركة في الاتفاقية.

وقد اقتصرت الاتفاقية في تطبيقها على عقود النقل بسندات الشحن بغض النظر فيما إذا كان سند الشحن مباشراً أو غير مباشر دون اعتبار لجنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، وبالتالي استثنت الاتفاقية من نطاق تطبيقها مشارطات الإيجار (Charter Party) وسواء أكانت مشارطات نقل منتظمة أم غير منتظمة أو كانت مشارطات لتأجير السفينة لمدة معينة أو مشارطات لتأجير السفينة بالرحلة ، كما استثنت عقود استخدام السفينة أو جزء منها للنقل البحري من تطبيق الاتفاقية إلا إذا اتفق الأطراف على تطبيق قواعد روتردام بشرط موافقة المرسل إليه أو الحامل لسند الشحن.

ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية روتردام وكما هو الحال في اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ قد أجازت تضمين عقود النقل للشرط الخارق أو المتفوق (Paramount Clause)[1] ويستفاد ذلك من نص المادة 76 التي تجيز إدراج الطرفين طوعاً نصاً لتطبيق هذه الاتفاقية على عقد نقل غير خاضع للاتفاقية، ويكون هذا الشرط هو شرط متفوق وبموجبه يمكن إخضاع عقد النقل لاتفاقية روتردام حتى لو لم يكن ميناء الشحن في دولة غير منضمة إلى الاتفاقية، وإن الإرسالية تطبق عليها قواعد روتردام، وبذلك يستفيد الناقل بعدم خضوعه لقواعد القانون الوطني عند الوصول إلى ميناء التفريغ. وقد سبق أن أخذت المحاكم المصرية بمفعول الشرط المتفوق parmount clause فقررت: "أن المقرر في قضاء هذه المحكمة أنه لا يجوز لطرفي عقد النقل إذا كان سند الشحن لا يخضع لاتفاقية بروكسل الدولية لسندات الشحن لعام 1924 أن يتفقا على خضوعه لها وتطبق أحكامها عليه بتضمينه شرط (بارمونت

(1) A clause, in a policy, the conditions of which in the event of ambiguity, orerride all other provisions in the policy. See Brown, Dictionary of Marine Terms, p.299.

parmount)، ولما كان ذلك وكان الثابت من سندي الشحن موضوع النزاع لتضمينهما شرط (بارمونت) بما مفاده اتفاق طرفيها على خضوعهما لأحكام تلك المعاهدة ومن ثم فإن أحكامها تكون هي الواجبة التطبيق، وإذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر فإن النعي عليه بالخطأ في تطبيق القانون وتفسيره يكون غير ذي أساس ".[1]

المطلب الثاني: مقارنة بين اتفاقية روتردام و اتفاقية هامبورغ
Comparison Between Rotterdam Rules and Hamburg Rules

إن الأسباب التي ساقتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري وعلى ما يبدو تشير إلى أن اتفاقية روتردام بحداثة نصوصها القانونية ومواكبتها لتوجهات التجارة الإلكترونية التي يتعاظم دورها والمناداة كمستند الشحن الإلكتروني وإعطاء اهمية مفصلة للنقل بالحاويات الذي أصبح سمة النقل الحديث فإن الاتفاقية الجديدة "اتفاقية روتردام" ستشق طريقها للنفاذ في السنوات المقبلة بعد اكتمال انضمام العشرين دولة المطلوبة لسريانها. ومن هنا فقد رأينا أن نعطي نبذة موجزة عن أهم الملامح الاساسية فيها مقارنة مع اتفاقية هامبورج المعمول بها حالياً على النحو الآتي:

الفرع الأول: النطاق القانوني لعقد النقل Legal Scope of Carriage Contract

انحصر المدلول القانوني لعقد النقل في اتفاقية هامبورغ ومن خلال التعريف الوارد بالمادة 1/ف6 والذي جاء فيه أن عقد النقل هو الذي يتعهد بموجبة الناقل بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى ميناء لقاء أجر، ومن التعريف المشار إليه نجد أن المدلول القانوني لعقد النقل في قواعد هامبورغ قد استبعد من نطاقه:

أولاً: استبعاد النقل بطريق آخر أو وسيلة نقل أخرى غير النقل البحري هو ما يتم بين مينائين.

ثانياً: استبعاد النقل بالحاويات إذا قدمها الشاحن فهي لا تدخل ضمن مفهوم البضاعة.

(1) (قرار محكمة النقض المصرية رقم 35 جلسة 1990/5/7) نقلاً عن عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشاة المعارف، الإسكندرية عام 2003، ص 748.

وجاءت اتفاقية روتردام لتوسع مدلول ومفهوم عقد النقل البحري، فقد نصت المادة 1/1 التي أوردت تعريفاً "لعقد النقل" على النحو الآتي:

"عقد النقل" يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى مكان آخر مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري." وبذلك فإن النقل البري والجوي الذي يتخلل النقل البحري أو يسبقه أو يعقبه يدخل ضمن نطاق عقد النقل البحري حسب اتفاقية روتردام ولا يتم استبعاده إلا في حال وجود اتفاقية دولية تحكم هذه المراحل من النقل غير البحري[1]، ويبدو أن مفهوم عقد النقل من الباب إلى الباب هو وراء هذا التوسع بالمدلول القانوني لعقد النقل البحري. بالإضافة إلى توسيع نطاق عقد النقل فقد تطرقت الاتفاقية في المادة 80 إلى عقد مستحدث جديد وهو عقد نقل كميات (Volume Contract) من البضاعة خلال فترة زمنية محددة ، وهذا يذكرنا ببوليصة الغطاء المفتوح (Open Cover) للتأمين على البضائع المنقولة بحراً ، وفي عقد النقل الكمي يمكن للشاحن والناقل الاتفاق على استثناء بعض الالتزامات لكل من الشاحن والناقل المنصوص عليها بالاتفاقية. ونحن نرى أن في ذلك خدمة للناقلين على حساب الشاحنين، إذ قد يملي مالكو السفن ومجهزيها شروطهم على جمهور الشاحنين وأصحاب البضائع المستوردة ويعطيهم الحجة في تجاوز نصوص الاتفاقية[2]. ونميل إلى هذا التحليل بالنظر إلى أن من أوائل الدول الموقعة على الاتفاقية هي دول المستأثرة بصناعة وملكية السفن الناقلة[3].

---

(1) انظر نص المادة 26 من اتفاقية روتردام:

"When loss of or damage to the goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay."

وكذلك انظر نص المادة 82 من ذات الاتفاقية.

(2) المادة 4/80 من اتفاقية روتردام.

(3) من الدول الموقعة على الاتفاقية فرنسا، الدانمارك، اليونان، النرويج، إسبانيا، سويسرا، أمريكا. في حين لم توقع على اتفاقية هامبورغ سوى عدد محدود من الدول صاحبة أساطيل النقل البحري.

الفرع الثاني: وثائق النقل البحري Maritime Carriage Documents

عرفت المادة 1/ف7 في اتفاقية هامبورغ سند الشحن البحري (Bill of Lading) على أنه الوثيقة التي تثبت عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل سند الشحن البحري الذي قد يصدر باسم معين ويسمى بمستند الشحن الاسمي وهو غير قابل للتداول (Non Negotiable) أو يصدر للأمر (For Order) أو لحامله (For Bearer). ويستفاد من ذلك أن سند الشحن يفيد لغايات إثبات عقد النقل، وإثبات استلام البضاعة حتى لو لم يتم شحنها على ظهر السفينة، وكذلك فهي أداة ملكية بحيث يتسلم البضاعة من يبرز سند الشحن عند وصول السفينة.

أما اتفاقية روتردام فقد استبدلت الاسم بمستند النقل (Transport Document) وبقي يؤدي وظيفته كأداة إثبات ووصل باستلام البضاعة فقط، ولم يعد صالحاً كدليل للملكية إلا إذا تم إصدار مستند النقل القابل للتداول، وقد نصت الفقرة 14 من المادة 1 على أن مستند النقل هو: "المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل، والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد نقل ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه"[1].

وبتحليل عناصر التعريف المشار إليه أعلاه يتبين أن وظائف مستند النقل هي إثبات استلام الناقل للبضاعة، وهي أداة لإثبات وجود عقد النقل وما يحتوي عليه إلا أن اتفاقية روتردام واستجابة لمتطلبات التجارة الإلكترونية وما يوفره ذلك من توفير للوقت والجهد والسرعة خرجت بفكرة مستند النقل الإلكتروني[2].

حيث جاءت اتفاقية روتردام وتمشياً مع الانتشار الواسع للتجارة الإلكترونية بإحداث نظام جديد هو نظام سجلات النقل الإلكترونية إلى جانب مستندات النقل الورقية، ونصت بأنه يجوز تسجيل أي شيء يمكن أن يحتويه مستند النقل في سجلات نقل إلكتروني (Electronic Transport Recorder) وربطت إصداره بموافقة الشاحن والناقل (م 8/أ) واقتصرت وظيفته على إثبات عقد النقل وإثبات استلام البضاعة

---

(1) تنص المادة 1 فقرة 14 من قواعد روتردام على:
"Transport Document means a document issued under a contract of carriage by the carrier that (a) Evidences the carrier's or performing parties' receipt of good under a contract of carriage and (b) Evidences or contains a contract of carriage."

(2) Furthermore, the Convention puts in place the infrastructure for the development of e-commerce in maritime transport. This will lead to less paperwork. The shorter turnaround times will reduce the chance of errors and lower costs.

واشترطت المادة 2/38 أن يتضمن سجل النقل الإلكتروني وجود التوقيع الإلكتروني للناقل أو من ينوب عنه، وقد بقي مفعول وظائف سند الشحن في اتفاقية هامبروغ معمولاً به في اتفاقية روتردام فهو وسيلة لإثبات استلام البضاعة وإثبات عقد النقل، إلا أن اتفاقية روتردام واستجابة لمتطلبات التجارة الإلكترونية وضرورة الاستفادة منها أعطت خياراً آخر لإثبات عقد النقل وهو سجل النقل الإلكتروني[1] (Electronic Transport Record) وهو عبارة عن رسالة بيانات إلكترونية يصدرها الناقل بواسطة وسيلة اتصال إلكترونية مع وثائق إلكترونية أخرى تشكل جزءاً لا يتجزأ من سجل النقل الإلكتروني وتهدف لإثبات شروط عقد النقل وتسلم الناقل للبضاعة، وقد يصدر سجل النقل باسم شخص معين (غير قابل للتداول) أو للأمر (قابل للتداول)، ولكن استخدامه يجب أن يخضع لعدة متطلبات نصت عليها الاتفاقية، وهي تأكيد سلامة إجراءات إصدار السجل وإحالته إلى حامل السند المقصود وتأكيد شخص حامل السجل وضمان التأكد من حصول تسليم السجل إلى الحامل المقصود. إلا أنه ينبغي التذكير أنه لا يتم اللجوء إلى السجل الإلكتروني إلا بالاتفاق بين الشاحن والناقل، ويمكن وقف أثر مفعول السند الشحن البحري التقليدي بإصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بعد أن يقوم الشاحن بتسليم سند الشحن التقليدي. وبرأينا أنه وكما للتوقيع الإلكتروني من مزايا كمنتج جديد في التجارة الإلكترونية الخاصة بالنقل البحري[2]، إلا أنه يجب عدم تجاهل ما قد ينتج عنه من سلبيات على جمهور الشاحنين وأصحاب البضائع المستوردة، حيث إن نطاق الاحتيال البحري عن طريق تزوير المستندات قد يتسع سيما في الدول المستوردة ومعظمها من الدول النامية حيث محدودية تبني قانونية التوقيع الإلكتروني في الإثبات وعدم الأخذ به في المحاكم العربية ومنه الأردن وذلك لعدم وجود البنية التحتية اللازمة لتفعيل قانون المعاملات الإلكترونية لعدم وجود ما يعرف بالتصديق على التوقيع الإلكتروني من هيئات حكومية معترف بها، بالرغم من إقرار مجلس الوزراء على مشروع نظام ترخيص واعتماد جهات التوثيق الإلكتروني لسنة 2013[3].

(1) تنص المادة 18 ف B من اتفاقية روتردام بخصوص وظيفة سجل النقل الإلكتروني على: B) Evidences or contains a contract of carriage

(2) بهاء بهيج شكري، بحوث في التامين، دار الثقافة للنشر والتوزيع ـ عمان 2012، ص592.

(3) قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ 2013/10/27.

ويأتي مشروع النظام لتمكين هيئة تنظيم قطاع الاتصالات من ممارسة مهامها المتعلقة بترخيص واعتماد جهات التوثيق الإلكتروني. كما يأتي لمنح المعاملات الإلكترونية ثقة المتعاملين بها من خلال إجراءات توثيق آمنة من جهات مرخصة أو معتمدة.

الفرع الثالث: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري في اتفاقية روتردام

Legal Basis for Carrier Liability in Rotterdam Convention

أسست اتفاقية هامبورغ مسؤولية الناقل عن الخطأ المفترض من قبله أو من قبل تابعيه من هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير بإيصالها، ويقع عليه التمسك بشرط الاعفاء العام من خلال إثبات عدم خطأه أو خطأ تابعيه عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة أو التمسك بأحد شروط الاعفاء أو أن الخسارة اللاحقة بالبضاعة قد حصلت خارج نطاق الرحلة البحرية أو قبل أن تدخل البضاعة في عهدته، وأنه اتخذ جميع الإجراءات المعقولة لتفادي الحادث وتبعاته أو التأخير، كما نصت على ذلك المادتين 4، 5 من اتفاقية هامبورغ.

وجاءت اتفاقية روتردام ليبقى أساس المسؤولية على الخطأ المفترض، ولكن يقع على الطالب أو الشاحن أو المرسل إليه إثبات أن الخسارة وقعت أثناء مدة سريان مسؤولية الناقل أو إخلاله بواجباته المنصوص عليها بالفصل 4 بمعنى أن الشاحن غير مطالب بإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو الطرف المنفذ، ولكن الإثبات انصب على النطاق الزمني إلا أن الاتفاقية أعطت عدة خيارات للناقل للتخلص من المسؤولية وهذه الخيارات هي:

1- إثبات عدم ارتكابه أو مستخدميه أو أي طرف منفذ أو ربان السفينة أو موظفين الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص يؤدي واجبات لمصلحة الناقل أي خطأ قد يعزى لوقوع الخسارة[1].

2- إثبات أن الخسارة أو التسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد حصل لأي سبب من الأسباب التالية:

أ. القضاء والقدر.

(1) المادة 2/17 والمادة 18 من اتفاقية روتردام.

ب. مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وإخطارها وحوادثها.
ج. الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية.
د. تقييدات الحجر الصحي أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز والتوقيف والحجز الذي لا يعزى إلى الناقل... .
ه. الإضرابات أو اغلاق المنشآت في وجه العمال... .
و. نشوب حريق على السفينة.
ز. وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها بعد بذل العناية الواجبة.
ح. فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر... .
ط. أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13 مالم يقم الناقل بذلك النشاط نيابة عن الشاحن.
ي. حدوث فقدان بالحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف جراء خلل أو عيب متأصل في البضائع.
ك. وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسن لم يؤدها الناقل أو لم تؤدِ نيابة عنه.
ل. إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
م. تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها.
ن. تدابير معقولة لتفادي الأضرار بالبيئة أو محاولة تفاديها.
س. ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى صلاحياته في المادتين 15 و16.

وأمام إعطاء الناقل فرصة سلوك أحد الخيارين على النحو المتقدم، فقد وازنت الاتفاقية بين مصالح الشاحن والناقل، فأعطت عدة خيارات للمطالب (الشاحن أو المرسل) لدعم دعواه بالمطالبة في الحالات التالية:

1- إذا أثبت المطالب بالدعوى أن الناقل أو أحد تابعيه أو الطرف المنفذ قد تسبب أو أسهم في الحدث أو الطرف الذي يستفيد إليه الناقل.

2- إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة 3 من المادة قد أسهم في الحدث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل.

3- إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة 3 من المادة 1 قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها، ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18.

4- يكون الناقل مسؤولاً بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة لما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر أو أي جزء منه إذا أثبت الطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه ما يلي:

أ. عدم صلاحية السفينة للإبحار.

ب. عدم تطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات.

ج. عدم تهيئة عنابر السفينة أو أجزائها الأخرى لنقل البضائع أو تلقي الحاويات أو التقصير بالحفاظ عليها.

ويتضح من منطوق المادة السابعة التي نظمت أحكام مسؤولية الناقل وحالات الإعفاء، أن الاتفاقية ألزمت الناقل بوضع سفينة صالحة للملاحة وضمان صلاحيتها بعد إبحارها وهو تأكيد لالتزام الناقل الوارد في البند 14 منها، وبذلك انتهى التعلل بالعيب الخفي للسفينة بعد إبحارها كأحد أسباب الاعفاء.

الفرع الرابع: تحديد مسؤولية الناقل في اتفاقية روتردام

Maximum Limits of Carrier Liability in Rotterdam Convention

أعطت اتفاقية هامبورغ بموجب المادة 1/8 حق الاستفادة من تحديد المسؤولية عن وقوع الخسارة والاستثناء هو أن يقوم الناقل بفعل أو امتناع يصدر عنه شخصياً ساهم بوقوع الخسارة أو عدم اتخاذ إجراءات معقولة منه، واقتصر هذا الاستثناء من الاستفادة من تحديد المسؤولية على الناقل نفسه في حين لا يحرم الناقل من تحديد مسؤوليته إذا قام بالفعل أو الامتناع أي من مستخدميه وتابعيه، وفي الحقيقة فإن الناقل لا يقوم بذلك والذي يقوم بالفعل العمد هم مستخدموه وبالتالي فإن النص مفرغ من محتواه[1].

(1) بهاء بهيج شكري، بحوث في التأمين، مرجع سابق، ص596.

جاءت اتفاقية روتردام لتصحح هذا الوضع، فنصت المادة 61 على حرمان الناقل من تحديد المسؤولية عن إخلال الناقل بواجب ملقى عليه أو حصول فعل أو امتناع شخص من جانب المطالب بالحق سواء أكان من مستخدمي الناقل أم أي شخص تابع للناقل من المذكورين بالمادة 18. ويسجل هذا التطور لمصلحه الشاحنين.

الفرع الخامس: مدة التزام الناقل Duration of Carrier Liability

وسعت اتفاقية هامبورغ من نطاق المسؤولية الزمنيه للناقل التي كانت مقررة في اتفاقية بروكسل والتي حددتها من الروافع عند الشحن وحتى الروافع عند التفريغ (from tackle to tackle) وجعلتها اتفاقية هامبورغ من وقت دخول البضاعة بعهدة الناقل وحتى خروجها من عهدته في ميناء التسليم.

جاءت اتفاقية روتردام ووسعت النطاق الزمني للمسؤولية عما كان في اتفاقية هامبورغ وجعلت مسؤولية الناقل تمتد وحسب نص المادة 12/ف3 إلى المدة التي يتفق عليها طرفي عقد النقل أو أجازت اتفاق الطرفين على وقت ومكان استلام البضاعة وتسلمها، وبالتالي فإن النص ينسجم مع متطلبات النقل من الباب إلى الباب أو من المخازن إلى المخازن. ومن جهة أخرى فإن امتداد النطاق الزمني وتركه لإرادة الأطراف هو في صالح شركات التأمين حيث يسهل عليها تحديد مدة عقد التأمين بدقة أكثر وتقدير موقفها عند التعاقد[1].

ويسري اتفاق أي طرفين بشرطين:

أولاً: أن لا يكون وقت تسلم الناقل للبضاعة لاحقاً بعد تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل المتفق عليه.

ثانياً: أن لا يكون تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل المتفق عليه.

الفرع السادس: زيادة حدود مسؤولية الناقل عند التعويض

Increas Carrier Liability Upon Compensation

جاءت اتفاقية روتردام بهذا الخصوص لتحدث توازناً مفقوداً بين مصالح الناقلين وملاك البضائع، فقد رفعت من قيمة التعويض عند إخلال الناقل بواجباته أو قيام

(1) الكابتن محمد الدلابيح، ندوة " التعويضات في التامين البحري" بتاريخ 2014/2/10 اتحاد شركات التأمين.

مسؤوليته واشتملت الزيادة الملحوظة للتعويض عن الخسارة التي تلحق بالطرد أو وحدة الشحن أو الكيلو غرام، حيث أصبح التعويض عن الخسارة التي تلحق بالطرد أو وحدة الشحن 875 وحدة سحب خاصة عن كل طرد أو وحدة شحن، كما أصبح التعويض عن الكيلو غرام 3 وحدات سحب خاصة SDR في اتفاقية روتردام.

الفصل الثالث

البيوع البحرية الدولية

المبحث الأول: عقود البيع الدولية وقواعد الإنكوتيرمز

المبحث الثاني: أنواع عقود البيوع البحرية الدولية في الإنكوتيرمز 2010

الفصل الثالث

البيوع البحرية الدولية

International Maritime sales

تتمثل الفكرة من وراء توحيد عقود البيع الدولية هو دعم تنمية التجارة الدولية وتنظيم العلاقة بين البائع والمشتري عندما يتواجدان في دولتين مختلفتين، إلا أن هذه العقود قد تصطدم بواقع اختلاف الجنسية والنظام القانوني الذي يحكم بنود الصفقة، وبالتالي يطرح مشكلة الاختصاص القضائي والقانون واجب التطبيق عند ظهور أي إشكالات قانونية سيما بين أنظمة قانونية واقتصادية قد تختلف في مذاهبها[1]، ويتطلب ذلك تفسير بنود الاتفاق وتحديد مسؤولية أطراف العقد المشتري والبائع حيث يتواجد كل منهما في دولة مختلفة. كما أن إبرام عقود البيع البحرية يتداخل مع عقد النقل البحري لأن نقل البضائع ستعبر الحدود الدولية - بالرغم من أن الناقل ليس طرفاً في عقد البيع[2]، ومن هنا رأينا أنه من الضروري بحث عقود البيع الدولية لما لذلك من أهمية وارتباط عقود البيع بإخطار النقل، وطريقة دفع ثمن البضاعة والتأمين عليها وإصدار سندات الشحن البحري[3]. وسوف نتناول هذا الفصل في مبحثين حيث نقوم في المبحث الأول بشرح عقود البيع الدولية وقواعد الإنكوتيرمز، وأما المبحث الثاني فيتضمن أنواع عقود البيع البحرية الدولية في الإنكوتيرمز 2010.

---

(1) وانطلاقاً مما سبق بادرت الجهود الدولية لإيجاد صيغة موحدة تحكم وتنظم عقود البيع الدولية وتأخذ بالاعتبار مختلف النظم الاقتصادية والقانونية وتحاول أن تذلل العقبات والحواجز القانونية في مجال التجارة الدولية.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 83/610: منشورات عدالة.

(3) Pamela Sellmain, Ibid, p1 and p 26.

المبحث الأول

عقود البيوع الدولية و قواعد الإنكوتيرمز

International Sale contract and Incoterms

من المتفق عليه أن عقود البيوع البحرية بالنسبة إلى تاريخ النفاذ وانتقال الملكية البضائع من البائع إلى المشتري أو من الشاحن إلى المرسل اليه قد تم تقسيمها إلى نوعين: الاول هو بيوع الوصول[1]، والثاني هو بيوع القيام وهي الشائعة في التجارة الدولية والتي ستكون موضوع الدراسة في المطلبين التاليين:

المطلب الأول: تعريف عقد البيع الدولي

Definition of International Sale of Contract

يعرف عقد البيع الدولي على أنه: هو العقد الذي بموجبه يقوم البائع بتحويل أو يوافق على تحويل البضائع إلى المشتري مقابل الثمن، فهدف المشتري القانوني من عقد البيع الدولي هو الحصول على ملكية البضاعة المشتراة مقابل حصول البائع على الثمن[2].

A contract by which the seller transfers or agrees to transfer the property of the goods to the buyer for a money consideration, called the price.

ومن التعريف المشار إليه يمكن استخلاص ما يلي:

1- إن عقد البيع الدولي يقتصر على تقديم البضائع goods ولذلك فإن عقد تقديم الخدمات مستثنى من مفهوم عقود البيع الدولي.

2- إن البائع هو الشخص الذي يوافق على البيع.

(1) عرفت محكمة التمييز الأردنية بيوع الوصول على أنها نوع من البيع الذي يتم فيه تسليم البضاعة وانتقال ملكيتها إلى المشتري أو المرسل إليه في ميناء الوصول حيث تبقى مخاطر الطريق خلال الرحلة البحرية على عاتق البائع ولا تنتقل الملكية إلا بتسليم البضاعة سالمة في ميناء الوصول. انظر بذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 80 / 1993. منشورات مركز عدالة.

(2) Shmiditoff,The Law and practice International Trade, Sweet and Maxwell, 2012, p8.

3- المشتري هو الشخص الذي يوافق على امتلاك البضاعة.

4- محل عقد البيع الدولي هو تداول البضائع.

ويتوقف على اختيار طرفي عقد البيع الدولي لظروف الشحن والتأمين أو طبيعة مراحل النقل اللازمة لإيصال البضاعة إلى المشتري، ومن هنا فقد تنوعت عقود البيع الدولية لتناسب اختيار المشتري وموافقة البائع، فقد يرغب المشتري بالتكفل بعمليات الشحن والنقل والتأمين فيختار عقد البيع خارج مصنع إنتاج البضائع، وعليه فإذا تضمن عقد البيع الإشارة إلى هذا النوع من البيع الدولي فيجب على الأطراف الالتزام به ويجري تفسير بنوده عند الاختلاف حسب تعريفات (Incoterms 2010) الموحدة الصادر عن غرفة التجارة الدولية والتي تحدد التزامات وحقوق أطراف العقد الذي تم اعتماده والموافقة عليه[1].

وقد بدأت البيوع الدولية في التجارة البحرية منذ أكثر من نصف قرن ، وكانت بين المدن الأوروبية، وقد تأسست على الأعراف والعادات البحرية التجارية في الموانئ، وحرص أطراف عقود بيع البضائع المنقولة بحراً على تحديد التزامات كل منهم وحدود مسؤوليتها عن طريق تحديد ثمن البضاعة ووقت التسليم ووقت انتقال المخاطر من البائع إلى المشتري. أما بالنسبة لظهور نماذج لهذه البيوع البحرية فقد ظهرت لأول مرة مكتوبة عام 1936 وبجهود غرفة التجارة الدولية بباريس وهو ما أطلق عليه (Incoterms 36) ومنذ ذلك الحين جرت مراجعتها عدة مرات فكان تعديل عام 1953، ثم توالت التعديلات حتى عام 2000 وهذه بدورها أخضعت بعض المصطلحات الخاصة لعقود البيع الدولية وإلى تعديلات في آخر إصدار لها عام 2010.

علاقة الاعتماد المستندي في عقود البيع الدولية:

Letter of Credit in International Sale Contracts

تبرز أهمية تحديد عقد البيع عند الاتفاق بين البائع والمشتري على طريقة دفع ثمن البضاعة المستوردة وهي في الغالب عن طريق نظام الاعتماد المستند Letter of Credit والذي يعتبر شريان حياة التجارة الدولية[2]، حيث يلبي هذا النظام

---

(1) Shmiditoff,The Law and practice International Trade, Sweet and Maxwell, 2012, p9.

(2) Agasha Mugasha, The Law of Letters of Credit and Bank Guarantees, the Federation Press,Australia,2003,P 2.

رغبة البائع باستلام ثمن البضاعة المرسلة ويلبي رغبة المشتري بوصول البضاعة بالمواصفات المتفق عليها، بالرغم من أن الاعتماد بطبيعته هو عملية منفصلة عن عقد البيع التجاري أو أي عقد يستند إليه[1]. وتقوم غرفة التجارة الدولية في باريس بإصدار النشرات التي تنظم أحكام عملية الاعتماد المستندي وهي ما يطلق عليه "نشرة الأعراف والأصول الموحدة للاعتمادات المستندية"[2]، وسوف نقوم في البداية بتعريف الاعتمادالمستندي ثم نبين استقلالية عقد الاعتماد المستندي ونبين بداية دورة الاعتماد المستندي ونأتي بعد ذلك إلى مرحلة مطابقة الاعتماد المستندي، على النحو التالي:

أولاً: تعريف الاعتماد المستندي Definition L/C

يعرف الاعتماد المستندي بأنه:"تعهد غير قابل للنقض من البنك المصدر للاعتماد بدفع قيمة الاعتماد للمستفيد المصدر مقابل تقديم مستندات ينص عليها الاعتماد بشرط أن تكون مطابقة تماماً لشروط الاعتماد"[3]. وقد عرف الاعتماد بموجب المادة 2 من الأصول والأعراف الدولية الصادرة عام 2007 بأن الاعتماد يعني: "أي ترتيب مهما كان اسمه أو وصفه، يكون غير قابل للنقض، ويشكل تعهداً قطعياً من البنك مصدر الاعتماد للوفاء بالتزامه مقابل مستندات مقدمة تكون متقيدة بشروط الاعتماد"[4].

ثانياً: اسقلالية عقد الاعتماد المستندي Independent L/C

إن عقد الاعتماد المستندي هو عقد مستقل عن عقد البيع وليس له علاقة بوصول البضاعة أو سلامة نقلها وإنما هو عقد ورقي paper contract يتمثل بتقديم الوثائق المطلوبة في الاعتماد مطابقة لما تم اشتراطه في عقد الاعتماد المستندي ويكفل البنك فاتح الاعتماد دفع ثمن البضاعة إذا كانت الوثائق مطابقة حسبما تم اشتراطه في عقد

---

(1) المادة 4 من الأصول والأعراف الدولية الموحدة للاعتمادات المستندية، نشرة الـUCP 600.

(2) The Uniform Customs and Practice for Documentary Credit is a set of rules issued by the international Chamber of Commerce and intended to regulate the operation of the system of documentary credits. However, the use of UCP is not mandatory and will only apply where expressly incorporated into the credit arrangement by the parties. See Pamela Sellmain, Ibid,p 83.

(3) Agasha Mugasha, The Law of letters of Credit and Bank Guarantees, the Federation Press,Australia,2003 P3.

(4) المادة 2 من الأصول والأعراف الدولية الموحدة للاعتمادات المستندية، نشرة الـ UCP 600.

الاعتماد المستندي وعادة ما يتضمن عقد الاعتماد المستندي نوع عقد البيع الذي تم الاتفاق عليه بين البائع والمشتري، ومن هنا تبرز أهمية الاعتماد المستندي الذي تكفلت غرفة التجارة الدولية في باريس بوضع القواعد والأعراف لتنظيم نظام الاعتماد المستندي والمتبع عالمياً، وقد صدرت النشرة الأخيرة لعام 2007 [1]. ولا تخلو معظم عقود البيع من اشتراط دفع ثمن البضاعة عن طريق اعتماد مستندي غير قابل للنقض irrevocable letter of credit [2]. بل إن نشرة الإنكوتيرمز الأخيرة لعام 2010 تنص على أن يكون الاعتماد بمستند شحن بحري غير قابل للنقض [3].

ثالثاً: دورة الاعتماد المستندي Cycle of L/C

تبدا دورة الاعتماد المستندي في مرحلة لاحقة على الاتفاق على تفاصيل عقد البيع بين المستورد والمصدر (Underlying Contracts) والذي يتضمن الاتفاق على دفع قيمة البضاعة بواسطة فتح اعتماد مستندي لصالح المصدر[4]، ويعقب ذلك بأن يقوم المشتري المستورد (The Applicant) بفتح اعتماد مالي في بنك محلي بعد تقديم ضمانات مالية للبنك فاتح أو مصدر الاعتماد (The issuing bank) ويقوم البنك بمراسلة بنك في بلد المصدر لتبليغ (corresponding bank) أو تعزيز الاعتماد (confirming bank) ويسمى هذا البنك لمصلحة المستفيد The Beneficiary البائع/ المصدر للبضاعة في البلد الآخر. وبعد أن يدرج شروطاً في الاعتماد، ويقع على البائع المصدر للبضاعة التقيد بشروط الاعتماد وتتعلق هذه الشروط بنوع البضاعة وكميتها وأوزانها وطريقة تغليفها ومصدرها ويكون هذا الاعتماد محدد المدة وبمجرد تبليغ خطاب الاعتماد المستندي إلى البائع المصدر يبدأ بتحضير البضاعة حسب الشروط المدرجة في الاعتماد المستندي، ويقوم بإيصالها إلى الميناء أو شحنها على متن سفينة مسماة من قبله أو من قبل المشتري المستورد (حسب نوع عقد البيع) ومن ثم يقوم

---

(1) Uniform Custom and Practice for Documentary Credit (UCPDC 600) 2007.

(2) الاعتماد غير قابل للنقض هو الاعتماد الذي شكل التزاماً قطعياً لا رجعة عنه على البنك فاتح الاعتماد اتجاه المستفيد لدفع قيمة الاعتماد أو أي جزء منه إلى المستفيد شريطة أن يقوم المستفيد بتقديم المستندات المطلوبة، وأن يتقيد بشروط ونصوص الاعتماد تقيداً تاماً بحيث لا يخالف أي شرط من شروط الاعتماد. انظر بحثنا بعنوان معيار المطابقة الظاهرية الدقيقة في الاعتماد المستندي على ضوء نشرة الأعراف الدولية 600 وقرارات محكمة التمييز الأردنية مقبول للنشر في مجلة الحقوق جامعة البحرين عام 2014.

(3) نشرة الأصول والأعراف الدولية الموحدة للاعتمادات المستندية، نشرة الـ UCP 600 لعام 2007.

(4) Schmitthoff, The Law and Practice of International Trade, SWEET & MAXWELL, 2012, p193.

بالحصول على سند الشحن البحري بالإضافة إلى وثائق الاعتماد المتمثلة بـ (وثيقة الشحن البحري والفاتورة التجارية وشهادة التأمين على البضائع وقائمة التعبئة وشهادة المنشأ وأية وثائق أخرى ينص عليها الاعتماد المستندي) وتقديمها إلى البنك مداول الاعتماد أو البنك المعزز للاعتماد Confirming Bank وذلك لاستيفاء قيمة الاعتماد ويقوم البنك المداول Nominated Bank في بلد المصدر بإرسال هذه الأوراق إلى البنك فاتح الاعتماد Issuing Bank ويجب أن تصل وثيقة الشحن إلى المستورد خلال 21 يوماً من تاريخ شحن البضاعة وخلال مدة الاعتماد.

رابعاً: مطابقة الاعتماد المستندي L/C Compliance

لدى وصول الأوراق إلى البنك مصدر الاعتماد في بلد المستورد يقوم بتبليغ المستورد فاتح الاعتماد للاطلاع على شروط الاعتماد ويتم التدقيق على انطباق الشروط واستكمال الوثائق المطلوبة مع ما هو مطلوب في الاعتماد المستندي وعادة ما يكون معيار المطابقة المتبع هو معيار المطابقة الظاهرية الدقيقة (strict compliance test) فإذا وجدت جميع الشروط مطابقة والوثائق كاملة فيتم الإيعاز من البنك فاتح الاعتماد دفع ثمن البضاعة للمستفيد من قبل البنك المداول في بلده الذي يكون هو البائع في عقد البيع الدولي[1].

المطلب الثاني: قواعد الإنكوتيرمز Incoterms 2010

ينبغي التأكيد أن مصطلحات الـ Inco terms تحدد تفاصيل كل عقد من عقود البيع المذكورة وتفسير بنوده، وأطلق عليها Rules for the Interpretation Trade International/Terms إلا أنها لا تتمتع بالصفة الآمرة فهي قواعد اختيارية تصدرها وتشرف على تعديلاتها غرفة التجارة الدولية، ويمكن الإحالة إليها في عقود البيع الدولية للبضائع إذا توافق الأطراف على ذلك، كما يحق لهم تعديل بعض بنودها أو الإضافة عليها وقد صدرت بآخر تحديث عام 2010 تحت مسمى قواعد غرفة التجارة الدولية (ICC) بشأن استخدام مصطلحات التجارة المحلية والدولية.

(ICC RULES FOR THE USE OF DOMESTIC AND INTERNATIONAL TRADE TERMS INCOTERMS 2010).

---

(1) Ventris Bunkers Documentary Credits Lloyds' of London prees ltd. 1990, P No.1.

ودخلت هذه النسخة حيز التنفيذ منذ بداية عام 2011 وقد توسع نطاق تطبيق هذة القواعد ليشمل عقود البيع المحلية داخل الدولة الواحدة بعد أن كانت قواعد الإنكوتيرميز مألوفة لعقود البيع الدولية[1]. كما تم الاستغناء عن أنواع من عقود البيع الدولية الأربعة التالية وهي: DAF, DES, DEQ, DDU وقد تم إحلال قاعدتين جديديتين وهي قاعدة التسليم DAT في محطة الوصول وقاعدة التسليم DAB في مكان الوصول. وبذلك تقلصت قواعد الإنكوتيرمز من 13 قاعدة إلى 11 قاعدة ويمكن تلخيص فحوى القاعدتين الجديدتين أن تسليم البضاعة للمشتري يكون في محطة الوصول DAT سواء أكانت المحطة في الميناء الجوي (Terminal) أم رصيف الميناء البحري أم أن التسليم في مكان (place) متفق عليه (DAP) بحيث توضع البضاعة بتصرف المشتري بعد تفريغها من وسيلة النقل الواصلة. وفي كلا الحالتين يتحمل البائع جميع التكاليف (ماعدا التكاليف المتعلقة بتخليص المستوردات حينما ينطبق ذلك) والمخاطر التي ينطوي عليها إحضار البضاعة إلى مكان الوصول المحدد. ومن المستحدثات الجديدة في إصدار الـ NCOTERMS 2010 Classification of Incoterms إلغاء نقطة التسليم في عقود البيع CFR CIF, FOB التي كانت عند تجاوز البضاعة حافة السفينة (ship's rail) وأصبح التسليم عند وضع البضاعة على ظهر السفينة[2].

تصنيف قواعد الإنكوتيرمز Incoterms 2010:

يمكن تصنيف قواعد الإنكوتيرمز الإحدى عشرة إلى فئتين: الفئة الأولى ويمكن استخدامها بغض النظر عن طريقة نقل البضائع التي يتم الاتفاق عليها وكذلك بغض النظر عن استخدام طريقة نقل واحدة أو أكثر من طريقة نقل أو وسيلة، حيث من الممكن أن يكون النقل بواسطة شاحنات برية ثم يعقبها نقل بحري بالسفينة وهذه القواعد الخاصة بطرق النقل هي:

(1) Schmitthoff, The Law and Practice of International Trade, SWEET & MAXWELL, 2012, P.9.

(2) وبذلك تم تجاوز الاختلاف المحتمل حول تحديد نقطة وقوع الخسارة على جانبي الخط الوهمي الذي ينطلق عمودياً من حافة السفينة.

Schmitthoff said: In the FOB,CER, and CIF terms, the expression "ship's rail" has been deleted; good now delivered when they are "on board".Ibid, p 17.

القواعد الخاصة بطريقة أو طرق النقل:

EXW: تسليم أرض المصنع.

FCA: تسليم الناقل.

CPT: أجور النقل مدفوعة حتى... .

CIP: أجور النقل والتأمين مدفوعة حتى... .

DAT: التسليم في محطة الوصول.

DAP: التسليم في مكان الوصول.

DDP: التسليم والرسوم مدفوعة.

أما الفئة الثانية من قواعد الإنكوتيرمز 2010 فتكون نقطة التسليم والمكان الذي تنتقل إليه البضاعة إلى المشتري هما موانئ بحرية، ومن هنا جاء ما يطلق عليه عقود البيوع البحرية حيث تنقل البضائع المباعة بالسفن، ومن أهم هذه العقود:

CFR: التكلفة وأجور الشحن.

FOB: تسليم على ظهر السفينة FOB.

CIF: التكلفة والتأمين وأجور الشحن.

FAS: تسليم جانب السفينة.

المبحث الثاني

أنواع عقود البيوع البحرية الدولية في الإنكوتيرمز 2010

International Sale Contract Types in the Incoterms 2010

حتى نقف على ماهية هذه العقود المتفاوتة في ترتيب حقوق وإلتزامات كل طرف فيها سوف نتناول أنواع عقود البيع الشائعة للتعريف بها وأثر كل منها على التأمين والشحن ووقت انتقال المخاطر والملكية، ونتناول أنواع هذه العقود الشائعة في مطلبين حيث يتضمن المطلب الأول شرطاً لعقد البيع مقابل ثمن البضاعة وأجرة النقل ومصاريف التأمين، وأما المطلب الثاني فنخصصه لشرح عقود البيع فوب.

المطلب الأول: عقد البيع مقابل ثمن البضاعة وأجرة النقل ومصاريف التأمين

Cost Insurance and Freight (CIF) Contract

يعتبر هذا النوع من عقود البيع الأكثر شيوعاً عند إبرام الصفقات التجارية التي تتضمن شراء وتأمين ونقل البضائع بحراً من دولة إلى أخرى[1]. ويعود ذلك للمزايا التي يمنحها للبائع والمشتري.[2] وتم تعريفه على أنه: "عقد بيع البضائع مع التزام البائع بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثمن إجمالي شامل لقيمة البضائع وأجرة النقل وقسط التأمين" وهو أيضاً عقد شراء من جهة المستورد. ويلتزم البائع باختيار الناقل والتعاقد معه لتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول والتأمين عليها لصالح المشتري ودفع أجرة النقل. وتنتهي التزامات البائع عند شحن البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن المحدد في العقد على نفقته الخاصة والقيام بالتأمين على

(1) Schmitthoffs، The law & practice of international Trade, SWEET&MAXWELL, p.16.

(2) هذا العقد يوفر للبائع مزايا منها أنه: "يحتمل الخطر عن هلاك البضاعة أو تلفها ابتداء من وقت شحنها ويستطيع سحب كمبيالة على المشتري من خلال الاعتماد المستندي فيحصل على الثمن فوراً بعد إرسال وثائق الاعتماد والبوليصة، ومن جهة أخرى فهذا العقد يوفر مزايا أخرى للمشتري فهو يعفيه من عملية الشحن والتأمين ويعفيه من السفر إلى الدولة المصدرة للقيام بذلك". انظر Pemela Sellman, ibid, p 44.

البضاعة بموجب بوليصة تأمين بحري تشمل الرحلة البحرية وبالتوافق على نوع التأمين ليتناسب مع نوع البضاعة والرحلة المعنية.

ومما سبق يمكن نستنتج أن هناك ثلاثة عقود منفصلة تكمن في هذا العقد وهي عقد بيع مدفوع الثمن ويرمز له بالحرف C (cost)، عقد التأمين ويرمز له بالحرف I (Insurance) وعقد النقل مدفوع الأجر ويرمز له بالحرف F (Freight) وينبغي التأكد أنه ليس جميع هذه الالتزامات تُناقش بين المشتري والبائع، حيث إن البائع يتعاقد مع مؤمن لإجراء التأمين بالرغم من أن المستفيد من البوليصة عادة يكون المشتري المدون اسمه بالبوليصة. (1)

وبما أن عقد البيع سيف (CIF) يتضمن إرسال الوثائق إلى المشتري وهي:

أولاً: وثيقة الشحن البحري Bill of Lading.

ثانياً: الفاتورة التجارية تمثل البضاعة Commercial Invoice.

ثالثاً: شهادة التأمين أو البوليصة Insurance Policy.

وتنتقل الملكية للبضاعة حسب ما هو مقصود في العقد، إلا أنه في عقد (CIF) فإن الغرض المقصود أن لا تنتقل ملكية البضاعة إلا بعد إرسال وثائق الشحن إلى المشتري أو وكيله المفوض، بينما تنتقل الأخطار على عاتق المشتري من لحظة وضع البضاعة على متن السفينة وليس من لحظة عبور البضائع حاجز السفينة، كما كان الأمر قبل صدور قواعد الإنكوتيرمز لعام 2010. و قد لخص القاضي Porter في القضية المشهورة Comptoir d Achat V. Luis de Ridder مسألة انتقال الملكية والمخاطر على النحو السالف ذكره(2). وسوف نتناول هذا المطلب في ثلاثة فروع حيث نبين في الفرع الأول التزامات البائع في بعقد البيع، وفي الفرع الثاني نشرح التزامات المشتري وأما الفرع الثالث فنشرح فيه بالتفصيل عقد البيع س أف أر (CFR).

(1) عادة مايتم التأمين على البضاعة المباعة لصالح المشتري بموجب شروط التأمين المعهدية c وهي محدودة التغطية وأقلها كلفة إلا إذا رغب المشتري بالتأمين عليها بموجب شروط التأمين أو شروط كل الأخطار A وعند ذلك يتم دفع الفرق.

(2)Judge Porter said that : The property may pass either on shipment or on tender the risk generally passes on shipment or as from shipment, but possession does not pass until the documents which represent the goods or handed over in exchange for the price. See Comptoir d Achat V. Luis de Ridder 1949 A.C, p 393.

الفرع الأول: التزامات البائع بعقد البيع

Seller Obligations in CIF Contract

الواجبات الملقاة وعلى عاتق البائع بعقد البيع (CIF) متعددة ويتطلب من البائع القيام بمهام أكثر مما لو كان عقد البيع FOB أو C&F ويمكن تلخيصها على النحو الآتي:

أولاً: شحن البضاعة Shipment of the Goods

يقوم البائع بشحن البضاعة وتغطى عبارة الشحن تجميع البضاعة وتصنيفها وتغليفها وحزمها ونقلها إلى ميناء القيام وشحنها على متن السفينة المسماة من قبل البائع خلال المدة المتفق عليها.[1] ويتحقق التسليم من وقت مناولة البضائع للناقل وليس من وقت وصولها إلى الميناء. وتقضي عملية شحن البضائع من قبل البائع التقيد بمجموعة من الإجراءات ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك:

1- على البائع شحن البضاعة على سفينة في ميناء الشحن في التاريخ وضمن المدة المحددة في العقد، وطبقاً لشروط العقد وبغياب الاتفاق على ذلك فالأمر متروك للبائع.

2- إذا تم تعيين السفينة من قبل المشتري فعلى البائع التقيد بذلك والشحن على هذه السفينة فقط.

3- إذا تم تحديد ميناء الشحن فعلى البائع التقيد بميناء الشحن المحدد.

4- يجب أن تكون السفينة التي يتعاقد معها البائع صالحة للملاحة ولديها قدرة على الرسو في ميناء التفريغ. ويجب اتباع الطريق الموصوف بالعقد وإذا لم يتحدد الطريق فيجب اتباع الطريق العادي أو الطريق المعقول.

5- يقع على عاتق البائع إبرام عقد تأمين لتغطية مخاطر المشتري ضد فقدان البضاعة أو الضرر الذي يلحق بها خلال النقل ويتوافق على الأقل مع التغطية الدنيا المنصوص عليها في الشرط (ج) من شروط التأمين المعهدية، وأن يكون التأمين لصالح المشتري، وإذا رغب المشتري بتأمين من درجة اشمل أو تأمين مخاطر الحرب فيكون ذلك على نفقة المشتري.

---

(1) فاروق ملش، قواعد غرفة التجارية الدولي ICC الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

6- ما لم يتم إجازة انحراف السفينة، فإن على البائع أن يضمن عدم انحراف السفينة، وإلا كان للمشتري الحق برفض تسلم البضاعة وفي هذه الحالة يعود البائع على الناقل الذي تعاقد معه استناداً لشرط عدم جواز الانحراف.

7- يجب على البائع الحصول على رخصة التصدير أو أي تفويض رسمي بذلك وتنفيذ جميع الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة.

ثانياً: إرسال وثائق الشحن Delveriy of Bill of Lading

وثائق الشحن الرئيسة المألوفة في عقد البيع (CIF) هي ثلاث:

1- وثيقة الشحن البحري Bill of Lading:

ظهرت فكرة وثيقة الشحن من خلال الأعراف التجارية (mercantile custom) وقد تم إقرارها رسمياً ولأول مرة كوثيقة مثبتة لملكية البضاعة عام 1794 في قضية (lickbarrow v. Mason)[1].

يمكن تعريف وثيقة الشحن البحري بأنها عبارة عن وثيقة تصدر من الناقل الفعلي للبضاعة إلى شخص تعاقد مع الناقل لنقل البضاعة إلى الميناء المقصود المتفق عليه. وتفيد وثيقة الشحن البحري بأنها وصل استلام للبضاعة، ودليل إثبات على عقد النقل وهي أيضاً وثيقة تمثل ملكية البضاعة، وتعتبر حيازة الشخص لوثيقة الشحن البحري حيازة للبضاعة حيازة حكمية (قانونية)حتى لو كانت ما تزال في عرض البحر وخارج نطاق حراسته، ومثال ذلك أن يبيع مستورد أردني شحنة من السكر قادمة إلى ميناء العقبة إلى تاجر عراقي قبل وصول السفينة إلى العقبة عن طريق تجيير وثيقة الشحن، فإذا تم تجييرها إلى شخص آخر انتقلت الملكية إليه. ويجب إرسال الوثيقة خلال وقت معقول (Reasonable time) بعد اكتمال الشحن على متن السفينة، وإذا حدد وقت معين فيجب على البائع التقيد به تحت طائلة فسخ العقد ورفض البضاعة.[2]

---

(1) تم الرجوع إلى هذه القضية للاستشهاد بها في قضية (Trafigura Beheer BV v. Mediterranean Shipping Co SA [2007]EWHC).

(2) طبقاً للأعراف الخاصة بالاعتماد المستندي يقتضي إرسال وثيقة الشحن خلال 21 يوماً من تاريخ الشحن وضمن نطاق مدة الاعتماد المستندي.

2- وثيقة التأمين (البوليصة) Insurance Policy:

يتم الاتفاق بين البائع والمشتري على نوع التأمين البحري وتحديد نموذج شروط التأمين المعهدية المطلوبة والتي تتدرج في نطاق التغطية التأمينية، وفيما إذا كان شروط كل الأخطار A أو شروط B أو شروط C، وبتأمين البضاعة تنتقل آثار الخطر على شركة التأمين، مقابل أقساط يدفعها إما البائع أو المشتري حسب نوع عقد البيع المتفق عليه.(1) وإذا لم يتوافق الطرفان على نوع أو درجة التأمين فعلى البائع التأمين حسب التغطية الدنيا المنصوص عليها في الشرط ج من شروط التأمين المعهدية، وأن يكون التأمين لصالح المشتري، وإذا رغب المشتري بتأمين من درجة أشمل أو تأمين مخاطرالحرب(2) فيكون ذلك على نفقة المشتري وإذا كانت بوليصة التأمين تغطي بضائع غير تلك المدرجة بسند الشحن البحري فإن للمشتري حق رفض البوليصة.

3- الفاتورة التجارية Commercial Invoice:

الفاتورة التجارية تصدر من المستفيد في الاعتماد المستندي(3)، التي توصف طبيعة البضاعة وعددها وكميتها بالإضافة إلى السعر ويجب أن تتطابق مع تعليمات المشتري فاتح الاعتماد فيما يتعلق بميناء القيام والوصول والطريق المتبع، وفائدة وصول الفاتورة التجارية مع باقي الوثائق إلى المشتري مطابقة لشروط الاعتماد أنها استحقاق لدفع ثمن قيمة عقد البيع، ولذلك كثيراً ما يتشابه عقد البيع سيف مع عقد الاعتماد المستندي بأنه عقد ورقي، حيث إنه بتسليم الوثائق يستحق الثمن حتى لو ظهر مصير البضاعة مجهولاً بعد إرسال الوثائق للمشتري، لأن المخاطر تنتقل بمجرد شحن البضاعة على السفينة وارسال الوثائق المطلوبة إلى المشتري، وفي هذه الحالة فإن الخسائر أو التلف الذي يلحق بالبضاعة بعد ذلك يكون على عاتق المشتري ويعود المشتري عند حصول

---

(1) Pemela Sellman, Ibid, p.157.

(2) قد يرغب المشتري بنوع أشمل من التأمين الذي يندرج بين نموذج تأمين كل الأخطار المصنف (A) والتأمين الوسطي المصنف (B) ثم الأقل في تغطية الأخطار المصنف (C)، وعادة مايؤمن البائع على البضاعة بتأمين (C) إلا إذا طلب المشتري تأمين أشمل أو كل الأخطار (A) كما قد يطلب تأمين أخطار الحرب بموجب شروط WAR INSTITUTE CARGO CLAUSES، انظر بذلك رسالتنا للدكتوراه في "التأمين البحري على البضائع المنقولة بحراً، دراسة مقارنة بين القانون البريطاني والأردني"، جامعة East Anglia المتوفرة باللغة الإنجليزية في مكتبة اتحاد شركات التأمين، ص87.

(3) Schmitthoffs، The law & practice of international Trade, SWEET&MAXWELL, p.208.

الخسارة، أما على الناقل أو المؤمن أو أي شخص ثالث وحسب ظروف الواقعة المؤيدة للخسارة[1].

بالإضافة إلى ما سبق يمكن أن يتم طلب الوثائق التالية:

1- شهادة الكشف والمعاينة.

2- شهادة النوعية، طبيعة البضاعة مصدقة من السلطات المختصة.

وإذا استكمل البائع تنفيذ مكونات العقد وإرسال جميع الوثائق المطلوبة في عقد البيع (CIF) إلى المرسل إليه أو وكيله المفوض (عادة هو البنك)، وإذا قدم البائع إلى المشتري أو وكيله وثائق مطابقة لشروط الاعتماد المستندي الذي يتضمن نوع عقد البيع البحري المتفق عليه، فإن على المشتري دفع الثمن حتى لو لم تصل البضاعة فيما بعد.

الفرع الثاني: التزامات المشتري Obligations of the buyer

إن التزامات المشتري في عقد البيع CIF محددة ومن أهمها:

أولاً: دفع الثمن Cost Payment

يقع على عاتق المشتري دفع ثمن البضاعة كما ورد في عقد البيع عند وصول وثائق الشحن، مطابقة، ولا يجوز للمشتري بعد وصول الوثائق المطابقة انتظار وصول البضاعة لفحص مدى مطابقتها وتأخير دفع الثمن، وهذه هي القاعدة العامة ولا يجوز التجاوز عنها إلا بحالتين:

1- لا تطبق هذه القاعدة عند عدم توافق البضاعة مع الوثائق إذا عزى ذلك لحالة احتيال من قبل البائع.

2- لا تطبق هذه القاعدة عند شحن بضاعة تختلف عن البضاعة المتفق على بيعها.

ثانياً: تسلم البضاعة Delivery of Goods

عادة ما يشار إلى عقد البيع CIF عند فتح الاعتماد المستندي من بنك المشتري المستورد، ويقوم البنك فاتح الاعتماد بمراسلة بنك وسيط في بلد المصدر لضمان دفع

(1) إذا جرى تنظيم محضر تسليم البضاعة سليمة من الناقل في ميناء التفريغ فقد يحاكم المرسل إليه مؤسسة الموانئ أو الشركة أو الهيئة المختصة بحفظ البضاعة في الميناء، انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2001/41، منشورات عدالة.

ثمن البضاعة واستلام وثائق الاعتماد والتي تتجسد فيها الملامح الرئيسة لعقد البيع ويقوم البنك المراسل/ أو المداول في بلد المصدر بإرسالها إلى بنك المشتري وبموجبها يتمكن المشتري من استلام البضاعة ولا يجوز للمشتري رفض البضاعة أو الامتناع عن دفع الثمن إلا بحالتين:

الأولى: إذا تتبين عدم تطابق البضاعة بين ما جرى الاتفاق عليه في عقد البيع والبضاعة الموصوفة في سند الشحن فيمكن للمشتري رفض البضاعة.

الثانية: رفض الوثائق إذا لم تكن مطابقة للشروط عقد البيع.

الفرع الثالث: عقد البيع سي أف آر (CFR) Contract of Sale

يتشابه عقد البيع CRF إلى حد كبير مع عقد البيع CIF باستثناء قيام البائع باجراء التأمين، وعقد البيع (CFR) هو البيع الذي ينفذ في ميناءالشحن حيث يتم تسليم البضاعة للناقل وتنقل ملكيتها مع المخاطر إلى المشتري أو المرسل إليه[1]. في بعض الحالات فإن بعض المستوردين ولسهولة مراجعة شركات التأمين، يقومون بشراء البضاعة وطلب شحنها ونقلها دون طلب التأمين عليها، حيث يقومون بالتأمين عليها لدى شركات التأمين المحلية في بلادهم ولذلك يقتصر شراؤهم بموجب عقد البيع Cost+Freight (CFR) بحيث يلتزم المشتري بدفع ثمن البضاعة وأجرة النقل فقط. وتسري على هذا النوع من البيوع البحرية الدولية القواعد المطبقة على عقد البيع سيف CIF وتنتقل ملكية البضائع مع تبعة تحمل الأخطار إلى المشتري منذ شحن البضائع على السفينة من قبل البائع الذي يتعاقد مع الشاحن لمصلحة المشتري.

المطلب الثاني: عقد البيع فوب (FOB) Contract of Sale

يعرف عقد البيع فوب على أنه عقد بين المشتري والبائع يتعهد فيه البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء المغادرة بعد وضعها على متن السفينة التي يسميها المشتري في الميناء المتفق عليه[2]، وكذلك يقوم بدفع أجرة النقل. وتنتقل مخاطر الفقدان أو الضرر التي تلحق بالبضاعة على عاتق المشتري بعد وضع البضاعة على ظهر السفينة ويتحمل

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 93/80: منشورات عدالة.
(2) Schmitthoff‹The law & practice of international trade, Sweet & Maxwell, page: 16.

المشتري جميع التكاليف منذ تلك اللحظة،[1] ومن هنا جاءت التسمية لهذا النوع من البيع Free on Board ويمتاز هذا العقد بمرونة ملحوظة ويقضي بأن يقوم البائع بوضع البضاعة على متن السفينة المسماة من قبل المشتري في الوقت المتفق عليه بالعقد . وقد قررت محكمة الاستئناف البريطانية في قضية[2] The Eamira أنه يمكن تصور ثلاث حالات لتنفيذ عقد البيع فوب وهي:

1- الحالة الأولى: الحالة التقليدية لعقد البيع وهي تسمية السفينة من قبل المشتري حيث يقوم البائع بإيصال البضاعة إلى حاجز السفينة[3] to the ship's real[4] في الميناء المتفق عليه لحساب المشتري واستخراج سند الشحن البحري ويكون البائع طرفاً في عقد النقل، وإذا تم إيراد اسم البائع في سند الشحن البحري فعليه أن يقوم بتجييره إلى المشتري. (لم يعد تجاوز حاجز السفينة المعيار الذي يحدد وقت انتقال المخاطر معمولاً به بعد صدور قواعد الإنكوتيرمز لعام 2010 وأصبح المعيار وضع البضاعة على متن السفينة).
2- الحالة الثانية: هي عندما يقوم البائع بإجراءات لتكون السفينة في مرسى الشحن وتبقى الأوضاع القانونية كما هي في الحالة الأولى.
3- الحالة الثالثة: عندما يوصل البائع البضائع إلى السفينة ويحصل على شهادة شحن Mate's receipt[5] ويرسلها إلى المشتري أو وكيله المفوض ومن ثم يحصل المشتري على سند الشحن الأصلي عند مغادرة السفينة وبهذه الحالة فإن المشتري هو طرف في عقد النقل منذ البداية ab initio. ونتناول هذا المطلب في عدة فروع على النحو التالي؛ حيث نبين في الفرع الأول: التزامات البائع في عقد FOB. وأما الفرع الثاني: فنشرح فيه التزامات المشتري في عقد FOB. وفي الفرع الثالث: نبين بالتفصيل خصائص عقد البيع FOB. وأما الفرع الرابع: فنوضح فيه بالتفصيل عقد البيع إلى جانب السفينة.

---

(1) The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel, and the buyer bears all cost from that moment onwards. See Incoterms 2012, International Chamber of Commerce publications 2011, p 87.

(2) The EL-Amira and EL Minia [1982]2 Lloyd's Rep 28.

(3) تم في قواعد الإنكوتيرمز لعام 2010 الاستغناء عن مفهوم حاجز السفينة وأصبح تسليم البضاعة يتم عند وضع البضاعة على متن السفينة وليس بمجرد تجاوز حاجزها. انظر مصطلحات التجارة الدولية الإنكوتيرمز 2010 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، تاريخ النفاذ 1 كانون الثاني 2011.

(4) Robert Grime, shipping law, Sweet & Maxwell. 1987, p.79.

(5) وهي لا تختلف عن وثيقة شحن برسم وقد سبق أن تعرضنا له تحت عنوان أنواع سندات الشحن البحري في الفصل الثاني.

الفرع الأول: التزامات البائع في عقد البيع فوب (FOB)

Obligations of the Seller in FOB Contract

أولاً: وضع البضاعة على متن السفينة Place the Goods on Board the Vessel

إن من أهم التزامات البائع بعقد البيع فوب هو تحميل البضائع على متن السفينة المسماة والمحددة من المشتري، ويجب أن تكون البضائع المشحونة مطابقة للمواصفات المذكورة بالعقد، والحصول على دليل بمطابقة البضائع لما هو موصوف في عقد البيع (Evidence of conformity) من حيث النوعية والكمية ومغلفة تغليفاً جيداً، بحيث تستطيع مقاومة أخطار الرحلة البحرية، وتستمر مسؤولية البائع أثناء التحميل حتى وضع البضاعة على ظهر السفينة ويتحمل المصاريف المصاحبة لعملية النقل البري، وبذلك يتم الوفاء بالتزام البائع بالتسليم من وقت شحن البضاعة أو وضعها على ظهر السفينة The seller fulfils his obligation to deliver when he hands the goods over to the carrier in the manner specified in the chosen rule وعندها تنتقل المخاطر وتبعة الهلاك إلى المشتري، ويكون الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بالبضاعة منذ ذلك التاريخ في مواجهة المشتري أو المرسل إليه، وبهذا الخصوص قررت محكمة التمييز الأردنية بالقرار 2004/3753 ما يلي: "إذا كان البيع الذي يحكم العلاقة بين الطرفين هو من نوع FOB أي البيع في ميناء الشحن فتنتهي مسؤولية المدعى عليه البائع بمجرد دخول البضاعة حيز السفينة في ميناء الشحن.... وتكون مسؤوليته قد انتهت عند هذا الحد وعندها تبدأ مسؤولية الناقل عن أي نقص أو هلاك في البضاعة"[1] ومن الملاحظ في إصدار الـ (Inco terms 2010) استبعاد فكرة " حافة السفينة كنقطة التسليم المعتبرة لما كان يخلقه الخط الوهمي الذي يرتكز على حافة السفينة من إشكاليات"[2].

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية، رقم 2004/3753، هيئة خماسية، منشورات عدالة.

(2) قررت محكمة التمييز الأردنية في حكم لها استناداً لنسخة 500 لعام (Incotrms 2000) القديمة فيما يتعلق بتحديد نقطة التسليم: "إذا كان البيع الذي يحكم العلاقة بين الطرفين هو من نوع FOB أي البيع في ميناء الشحن والذي بموجبه تنتهي مسؤولية المدعي عليه (البائع) بمجرد عبور البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن وأن المدعي عليه الأول أوفى بالتزامه ونفذ ما أوجبه عليه العقد بما يتطلبه حسن النية في التنفيذ لشحنة كمية القمح المتعاقد عليها وتحميلها على متن الباخرة فإن مسؤوليته تكون قد انتهت عند هذا الحد، وعندها تبدأ مسؤولية الناقل عن أي نقص أو هلاك في البضاعة" انظر القرار التمييزي رقم 3753/ 2004، منشورات عدالة.

ثانياً: القيام بإجراءات التخليص الجمركي

Clear the Goods Through Customs

يتولى البائع اتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة في ميناء المغادرة لتصدير البضاعة ويقع على عاتق البائع الحصول على رخصة التصدير حتى لو لم يكن هو الشاحن الفعلي، وعدم القيام بذلك، أو عدم بذل العناية اللازمة يمكن المشتري من طلب فسخ العقد. وقد يتطلب الأمر الحصول على تفويض رسمي ضروري لتصدير البضاعة حيث يقول Schmittihoff:

"The seller must at his own risk and expenses obtain any export license or other governmental authorization necessary for the export of the goods"(1).

ثالثاً: إرسال الوثائق Delivering the Documents

ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، فإن على البائع تزويد المشتري بالوثائق الضرورية كدليل على إرسال البضائع (proof of delivery)، وليتمكن المشتري من التأمين عليها واكتساب ملكية البضائع من الناقل في ميناء الوصول(2). ومن هذه الوثائق إيصال الشحن "mate's receipt" والذي عادة ما تستبدل بوثيقة الشحن Bill of Lading كما يقوم بعمل التخليص الجمركي custom clearance ورخصة التصدير export license وشهادة المنشأ certificate of origin والفاتورة التجارية (commercial invoice) وأية وثائق أو إجازات يحصل عليها البائع يجب إحالتها إلى المشتري خلال وقت معقول "Reasonable period" من تاريخ اكتمال التحميل على متن السفينة. ومن حق البائع بهذه الحالة الطلب لدفع ثمن الوثائق على أساس أن عقد البيع وإن كان مستقلاً عن عقد الاعتماد المستندي إلا أنه يعكس الشروط الأساسية في عقد البيع. وبموجب مبدأ عمل الاعتماد المستندي، لا ينتظر البائع سواء أكان عقد البيع سيف أم فوب وصول البضائع للمشتري، بل يسحب به كمبيالة على المشتري، ويخصمها لدى أحد البنوك المراسلة فيحصل على قيمتها ثم يرسل البنك كمبيالة إلى البنك فاتح الاعتماد في بلد ميناء التفريغ ليتقدم بها إلى المشتري المسحوب عليه.(3)

(1) Schmitthoff, Ibid، p 17.

(2) عدلي أمير، مرجع سابق، ص 105.

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 307.

الفرع الثاني: التزامات المشتري في عقد البيع فوب (FOB)
Buyers Obligation in FOB Contract

أولاً: دفع الثمن Price Payment

يقع على المشتري دفع ثمن البضاعة كما ورد في عقد البيع أو أي وثيقة أخرى ويجوز أن يكون عقد البيع على سجل إلكتروني وعلى المشتري دفع جميع المصاريف المرتبطة بعقد النقل بعد التحميل بما في ذلك تكاليف التأمين والنقل ورخص الاستيراد وعليه أن يلتزم بطريقة الدفع وغالباً ما تكون عند وصول وثائق الاعتماد مطابقة لما تم الاتفاق عليه، حيث إن عدم إيفاء الثمن عن طريق الاعتماد المستندي يؤدي إلى إبطال عقد البيع.

ثانياً: تحديد ميناء وتاريخ الشحن
Determine Port of Departure and Date of Shipment

من أول الالتزامات الواقعة على عاتق المشتري بعقد البيع FOB فوب هو إعلام البائع عن ميناء الشحن في عقد البيع، إذا عجز المشتري عن تعيين ميناء الشحن فإن ذلك قد يؤدي إلى الإخلال بالتزام رئيس[1]. وفي حال لم يتضمن العقد تسمية ميناء الشحن بشكل قاطع، فإن المشتري يستطيع أن يسمى ميناء بديلاً بشرط أن يفصح عن التسمية في الوقت المناسب[2].

كما يقع على عاتق المشتري تحديد تاريخ الشحن ولا يلتزم البائع بتجهيز البضاعة للتحميل على متن السفينة إلا منذ إعلامه بتاريخ الشحن، وإذا قام المشتري بتسمية موعد آخر بدلاً من موعد محدد فإن المصاريف التي يتحملها البائع بسبب تبديل الموعد تقع على عاتقه ما لم ينص اتفاق عقد البيع على عكس ذلك وعادة ما يحتاط البائع على ذلك، ويتضمن عقد البيع شروطاً تتضمن تحديد سلطة المشتري بتغير موعد الشحن أو تمديد مدة الشحن في حال تبدل الموعد أو الاتفاق على عدم جواز تبديل موعد الشحن.

---

(1) Gills & Duffs 1985
(2) Cargill UK Lt v. Continental Can. [1989] 2 Lloyds Rep 290.

ثالثاً: تحديد السفينة Nominating Vessel

من التزامات المشتري التعاقد مع الناقل البحري وتسمية سفينة معينة لنقل البضاعة ويجري تسمية السفينة الناقلة وإعلام البائع باسمها خلال مدة معقولة ليتيح المجال للبائع لاستكمال شحن وتحميل البضاعة على السفينة خلال وقت كافٍ وقبل انتهاء مدة الشحن، ويقع على عاتق المشتري ضمان مساحة فارغة على متن السفينة لتحميل البضاعة.

رابعاً: الحصول على الوثائق والتراخيص اللازمة

Obtain Appropriate Licenses and Documents

يقع على المشتري الحصول على التصاريح الضرورية لتصدير البضائع والوفاء بمتطلبات التخليص الجمركي المتعارف عليها سواء أكان ذلك في بلد الوصول أم بلد المرور[1].

الفرع الثالث: خصائص عقد البيع فوب (FOB)

The FOB Contract of Sale Charctristics

يمتاز عقد البيع (FOB) بمرونة كبيرة فقد يجد المشتري أن من الأفضل له إجراء التأمين محلياً أو قد يكون ملزماً بموجب القوانين الوطنية بالتأمين محلياً على البضائع الواردة إلى بلده، أو أنه قد يتفق مع وكيل شحن مقيم في بلده ويسهل مراجعته ولذلك يقدم على الشراء بموجب عقد البيع FOB ويمكن أن نجمل أهم خصائص عقد النقل البحري FOB على النحو الآتي:

1- عقد البيع FOB هو عقد بيع بحري بمعنى أن استخدامه لا يكون إلا في حالة النقل البحري أو عبر الممرات الملاحية الداخلية.

2- يتولى البائع بهذا العقد تجهيز البضاعة المباعة ونقلها على نفقته حتى وقت وضعها على متن السفينة وإنجاز التخليص الجمركي والحصول على إذن التصدير.

(1) Schmitthoff, The Law and Practice of International Trade, SWEET & MAXWELL, 2012, P.17.

3- يقوم البائع بتسليم البضاعة على ظهر السفينة المسماة من قبل المشتري في ميناء الشحن والوقت المحددين من قبل المشتري وتحمل هذه المصاريف.(1)

4- المشتري هو الذي يقوم بإجراء التأمين واختيار الناقل بعكس عقد البيع CIF.

5- تبدأ مخاطر الطريق على عاتق المشتري من وقت شحن البضاعة على متن السفينة.

6- قد يحصل في هذا العقد أن يقوم البائع بالتعاقد مع الناقل بشخصه أو كوكيل عن المشتري فإذا تم استصدار وثيقة الشحن يتم تحويلها إلى المشتري.

الفرع الرابع: عقد البيع إلى جانب السفينة

(FAS) The Contract Free Alongside Ship

يقتصر هذا النوع من عقود البيع على البضاعة المباعة المتوجب نقلها بحراً أو عبر الطرق المائية الدولية، وهو عقد البيع على مرسى الشحن حيث يتم الاتفاق بموجبه بين البائع والمشتري بتسليم البضاعة إلى المشتري على مرسى الشحن الذي يحدده المشتري بجوار السفينة المسماة في الميناء المحدد ويدفع أجرتها(2)، ويسمى عقد البيع فاس (Free alongside ship) F.A.S بحيث لا يتحمل البائع مصاريف عملية شحن البضاعة على السفينة حيث تنتهي مسؤوليته بوضع البضاعة بجوار السفينة ومن ثم يتحمل المشتري كافة النفقات منذ ذلك الوقت، وهذا بدوره قد يخلق إشكالية لطرفي العقد عند تحديد نقطة التحميل في ميناء الشحن المحدد نظراً لقرب أو بعد النقطة عن مرسى السفينة الناقلة حيث من المفترض أن يتحمل البائع كافة المصاريف اللازمة لتسليم البضاعة في النقطة المتفق عليها. وإذا لم تستطع السفينة الرسو داخل الميناء بقيت على مقربة منه فإن البائع يقع عليه استئجار القوارب والعائمات لنقل البضائع إلى جانب السفينة (free on lighters) وبهذه الحالة تنتهي مسؤولية الناقل عند تجاوز البضاعة حافة القارب الناقل للسفينة(3). وقد ينقلب عقد البيع FAS إلى عقد البيع Free

(1) The seller must provide at his own expense the customary clean document in proof of delivery of the goods on board the named vessel. See Schmitthoff, Ibid, p 18.

(2) انظر بذلك Pamela sellman، مرجع سابق، ص29.

(3) Schmitthoffs The law & practice of international، SWEET & MAXWELL, 2012, P. 15.

(FCA) Alongside Container عندما تكون البضاعة مشحونة داخل حاويات حيث يتوجب وضعها في محطة نقل طرفية محددة في العقد (Delivered to Terminal) وليس بجانب السفينة. فعقد البيع (FCA) يناسب جميع أساليب النقل سواء أكان برياً أم بحرياً أم جوياً أم نقلاً متعدد الوسائط. وطبقاً لهذا النوع يلتزم البائع بتسليم البضاعة إلى الناقل في المكان المتفق عليه وفقاً للأعراف السائدة في هذا المكان. وبإتمام التسليم على هذا النحو تنتقل المخاطر إلى المشتري[1].

(1) د. أحمد صالح مخلوف، "انتقال المخاطر في عقود البيع الدولية" مجلة الحقوق ـ جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، العدد الأول، السنة السادسة والثلاثون، مارس 2012، ص 398.

الفصل الرابع

النقل البحري للمسافرين

المبحث الأول: الهيكل التشريعي المنظم لعقد نقل المسافرين

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية ناقل المسافرين

المبحث الثالث: بروتوكول أثينا حول مسؤولية وتعويض سفن الركاب (2002)

الفصل الرابع

النقل البحري للمسافرين

Carriage of Passengers by Sea

بدأت الجهود الدولية بتنظيم نقل البضائع عن طريق البحر في وقت مبكر، بينما لم يتوصل مجتمع التجارة البحرية إلى تنظيم دولي لنقل الركاب بواسطة السفينة إلا في النصف الثاني من القرن العشرين، وقد بدأت بمؤتمر مدريد الذي ناقش مشروع اتفاقية لنقل الركاب بحراً وبقيت المشاورات والمؤتمرات حتى عام 1961 عندما خرجت أول معاهدة دولية لتوحيد قواعد نقل الركاب بطريق البحر[1]، وعرفت المادة الأولى من الاتفاقية النقل الدولي هو أي نقل يكون فيه مكان القيام ومكان الوصول طبقاً لعقد النقل واقعين إما في دولة واحدة إذا كان هناك ميناء للوقوف في الوسط يقع في دولة أخرى أو دولتين مختلفتين، وحددت المادة الثانية اختصاصها على النقل الدولي على الوجه السابق أو على نقل بواسطة سفينة تحمل علم أحد الدول المتعاقدة أو كان ميناء القيام أو الوصول يقع في دولة متعاقدة. وسوف نتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث على النحو التالي، حيث نوضح في المبحث الأول: الهيكل التشريعي المنظم لعقد نقل المسافرين وفي المبحث الثاني: نتناول بالتفصيل نطاق مسؤولية ناقل المسافرين، وأما المبحث الثالث: فنخصصه لشرح بروتوكول أثينا حول مسؤولية وتعويض سفن الركاب.

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 759.

المبحث الأول

الهيكل التشريعي المنظّم لعقد نقل المسافرين بحراً

Legislative Structure Organizing Passengers Carriage of Passenger by Sea Contract

خصص المشرع الأردني في قانون التجارة البحرية المواد من (222 ـ 225) لتنظيم أحكام عقد نقل الركاب بحراً وبالإضافة إلى القانون فقد تم تنظيم أعمال نقل الركاب بطريق البحر في عدة معاهدات دولية ثلاث منها أبرمت في بروكسل وهي:

الأولى: وهي خاصة بمعالجة أوضاع الركاب المتسللين على السفينة لعام 1957.

الثانية: وهي خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب عن طريق البحر لعام 1961.

الثالثة: وهي خاصة لتنظيم وتحديد مسؤولية الناقل عن نقل أمتعة المسافر بحراً لعام 1976.

ثم جاءت معاهدة أثينا الخاصة بنقل الركاب بحراً وأمتعتهم لعام 1974 لتحل محل معاهدتي بروكسل الأخيرتين.

ويبدو أن قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972 وبسبب صدوره قبل إبرام معاهدة أثنيا الأخيرة بقي متأثراً بالقواعد الخاصة بالمعاهدات الثلاث السابقة. وسوف نتناول هذا المبحث في عدة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: تعريف عقد نقل المسافرين.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للمسافرين.

المطلب الثالث: التزامات المسافر.

المطلب الأول: تعريف عقد نقل المسافرين ونطاقه وخصائصه

Definition, Scope and Characteristics of Contract

عرفت اتفاقية بروكسل لعام 1961 الخاصة بقواعد نقل الركاب بحراً النقل البحري للمسافرين بالفقرة (هـ) على أنه: "يقصد بلفظ النقل" الفترة التي يكون فيها

المسافرون على ظهر السفينة وكذلك عمليتي ركوبهم ونزولهم، ولكن لا تتضمن الفترة التي يكون بها المسافرون في محطة بحرية أو على رصيف أو مبنى آخر في الميناء وتتضمن لفظ " النقل " الدخول في القوارب الموصلة للسفينة إذا كانت القوارب المستعملة وفي هذا النقل الإضافي قد وضعت تحت تصرف الراكب بواسطة الناقل.

ويمتاز عقد نقل الأشخاص بطريق البحر بالإضافة إلى رضائيته أنه من العقود التجارية حيث يكون التزام المسافر دفع الأجرة مقابل انتقاله على متن السفينة.

عقد نقل الركاب بحراً:

هو عقد بين المسافر والناقل يتعهد بموجبه بنقل الراكب وأمتعته من ميناء إلى آخر لقاء أجر، ومن خصائص عقد نقل المسافرين أنه من العقود الرضائية، التي لا تحتاج إلى إجراء شكلي معين بل ينعقد بمجرد ارتباط الإيجاب بالقبول، وغالباً ما يسفر ذلك عن إصدار تذكرة السفر وهي وسيلة الإثبات الرئيسة، كما أن رضى الناقل أمر أساسي، فلا يجوز نقل الراكب دون رضى الناقل وإذا اكتشف الناقل المسافر المتسلل للسفينة أثناء الرحلة فله أن ينزله في أقرب ميناء قادم طبقاً لنصوص اتفاقية بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين لعام 1957.

وعقد نقل الركاب لقاء الأجرة هو من العقود التجارية بصريح نص المادة (7) من قانون التجارة، وعليه فإن نقل اللاجئين على متن السفن من مكان إلى آخر يخرج عن نطاق عقد الركاب إذا كان على سبيل التبرع، كما يعتبر عقد الركاب من عقود الإذعان حيث تكون الأجرة والطريق محددين، ولا يملك الراكب إلا القبول ودفع الأجرة سلفاً. وإذا تم عدم إجازة شروط الإعفاء بعقد نقل البضائع فالأولى عدم جواز شروط الإعفاء من المسؤولية بعقد نقل الأشخاص.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للمسافرين Carrier Obligations

أولاً: تقديم سفينة صالحة للملاحة Offering Seaworthy Ship

يلتزم الناقل بأن يضع سفينة صالحة للملاحة ومجهزة على النحو الذي يساعد على تحقيق النتيجة وهي إيصال المسافرين سالمين إلى المكان المقصود، ويقتضي ذلك تجهيز السفينة بالمؤن في بداية النقل وأثناء الرحلة البحرية ويكون ذلك بحصول

السفينة على شهادة إبحار سارية المفعول تفيد بقدرة السفينة على الإبحار وعلى لياقتها وإجازتها لنقل الركاب.

ثانياً: نقل المسافر Carriage of the Passenger

نقل المسافر إلى ميناء الوصول هو الالتزام الرئيس للناقل بالإضافة إلى تهيئة المكان المناسب والمتفق عليه ودرجة الخدمات المحددة عند التعاقد وإصدار التذكرة ويجب على الناقل الإبحار بالوقت المحدد المتفق عليه واتباع الطريق المعتاد للوصول إلى مقصد المسافر بالميناء المحدد حسب ما هو معلن من قبل الناقل وبالإضافة إلى النقل وتهيئة مكان الإقامة على متن السفينة فيقع على الناقل تقديم الطعام للمسافر، فقد نصت المادة (222) من قانون التجارة البحرية على: "أن نفقات الغذاء تكون داخلة ضمن أجرة السفر ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك وعندها يتم تقديم الطعام لقاء ثمن معتدل"، غير أن التزام الناقل بنقل المسافر قد لا يتم قبل انطلاق السفينة بسبب حصول حالة من حالات القوة القاهرة كفرض الحصار على ميناء المغادرة أو الوصول فعندئذ يفسخ عقد السفر ولا يستفيد أي من طرفي العقد من أي تعويض[1].

أما إذا أبحرت السفينة وقبل وصولها إلى الميناء المقصود وحالت حالة من حالات القوة القاهرة من الوصول إلى الميناء المتفق عليه لنزول المسافر، فقد نص القانون على عدم جواز تقاضي الأجرة ولكن الربان يستطيع استرجاع نفقات الطعام والشراب[2]، وإذا كان عدم الوصول ناشيء عن خطأ الربان فيتحمل الناقل نفقات الغذاء ويلتزم بنقل المسافر إلى الميناء المقصود، ومثال ذلك خطأ الربان الملاحي أو إهماله واصطدام السفينة بجرم ثابت في البحر، وهنا يجبر الناقل على التعاقد مع سفينة بديلة لنقل المسافرين إلى الميناء المتفق عليه في العقد، وحسب اتفاقية بروكسل لنقل المسافرين بحراً لعام 1961 يعتبر أن الناقل أتم التزامه بإيصال المسافر إلى المكان المقصود سالماً ما لم يتبلغ الناقل كتابة في الخمسة عشر يوماً من تاريخ نزوله من السفينة وهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

---

(1) المادة 224 من قانون التجارة البحرية الأردني.
(2) م/228 تجارة بحرية.

ثالثاً: الالتزام بنقل أمتعة المسافر والمحافظة عليها

Carriage and Protection of Passenger Luggage

يلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر ومعاملة الأمتعة معاملة نقل الأمتعة طبقاً لأحكام نقل البضائع إلا إذا اتفق على قيام المسافر بحراستها[1] ويحدد الاتفاق كمية الامتعة المسموح بنقلها فإذا زادت عن الحد المتفق عليه يلتزم المسافر بدفع أجرة إضافية، وإذا توفي المسافر على متن السفينة فإن الناقل يلتزم بالمحافظة على أمتعة المسافر، ونصت المادة على مسؤولية الربان بالمحافظة على الأمتعة على تسليمها لورثة المسافر الشرعيين[2].

رابعاً: الالتزام بالنقل في الوقت المحدد Embarking on Specific Time

يقع على الربان الالتزام بالإبحار وبدء الرحلة في الوقت المحدد بتذكرة السفر أو المعلن والمتفق عليه، لأن المسافرين يحضرون من أماكن بعيدة ومتفرقة إلى الميناء وقد نصت المادة (226) على أنه إذا لم يتم السفر في اليوم المحدد بسبب الربان فيحق للمسافر المطالبة بالتعويض عن ذلك[3].

المطلب الثالث: التزامات المسافر Passenger Obligation

أولاً: دفع الأجرة Paying the Ticket

يعتبر دفع ثمن تذكرة السفر عن طريق البحر من أهم التزامات المسافر وعادة ما تدفع الأجرة مقدماً عند تسليم تذكرة السفر، وقد تتفاوت الأجرة حسب درجة السفر وحسب نص المادة (222) يشتمل ثمن التذكرة على مقابل خدمات الطعام والشراب المقدمة للمسافر على متن السفينة ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك، كما تلزم الأجرة الكاملة إذا رغب المسافر بعدم استكمال الرحلة ونزل بإحدى موانىء التوقف المؤقت، إلا أن التوقف بسبب القوة القاهرة يقتضي من الناقل إعادة الأجرة للمسافر واسترجاع ثمن الطعام والشراب من المسافر ما لم يتم تأمينه برحلة إلى الميناء المقصود[4].

---

(1) المادة 224 من قانون التجارة البحرية الأردني.

(2) المادة 232 من قانون التجارة البحرية الأردني.

(3) نص المادة 226 من قانون التجارة البحرية الأردني على: إذا لم يتم السفر في اليوم المضروب بسبب فعل الربان فللراكب الحق بالتعويض مما يلحق به من الضرر ويجوز له فسخ العقد أيضاً.

(4) المادة 228 من قانون التجارة البحرية لسنة 2012.

ثانياً: الالتزام بتعليمات السفر ونظام السفينة

Compilying with Travel Instruction and Vessel Order

يقع على المسافر مراعاة التعليمات المعطاة أو المعلنة للسفر على متن السفينة والامتثال لنظام النقل الذي يشرف على تطبيقه ربان السفينة والذي يتمتع بصلاحيات ترمي إلى إنجاز الرحلة البحرية وحفظ الأمن على ظهر السفينة.

المبحث الثاني

نطاق مسؤولية ناقل المسافرين

The Liability of Passenger Carrier by Sea

مسؤولية الناقل في حالة نقل المسافرين هي مسؤولية عقدية على أساس أن عقد النقل ينشئ التزاماً على عاتق الناقل بالمحافظة على سلامة المسافر وإيصاله إلى المكان المقصود مع أمتعته وهو التزام بتحقيق نتيجة.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل عن عدم وصول وسلامة المسافرين

Liability of the Carrier on Passenger Safety and Arrival

رأينا في حالة نقل البضائع فإن مسؤولية الناقل تتمثل في تحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سالمة وكاملة ويسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في إيصالها استناداً للمسؤولية العقدية. وعلى نفس المعيار فإن الناقل يسأل مسؤولية عقدية في حال عدم إيصال المسافر إلى الميناء المقصود أو عدم ضمان سلامة المسافر ونص القانون على أنه لا يعفي الناقل من المسؤولية إلا عند حصول حالة من حالات القوة القاهرة أو حصول خطأ من المسافر[1] ويقع على عاتق الناقل إثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر.

وبالإضافة إلى مسؤولية الناقل الرئيسة بعدم نقل المسافر إلى الميناء المقصود فإن الناقل يسأل عند وفاة المسافر إذا نشأ حادث الوفاة على متن السفينة نتيجة خطأ الربان أو عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على سلامة المسافر.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل عن وفاة المسافر أو هلاك وفقدان الأمتعة

Liability of the Carrier on the Damage of Baggage or its Loss

حددت المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لنقل المسافرين بحراً بالقول: "يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة الجسيمة لأي مسافر إذا

(1) نص المادة 231 من قانون التجارة البحرية الأردني على: إذا طرأ على الراكب أي ضرر أثناء السفر فالناقل مسؤول عن هذا الطارئ ما لم يثبت أنه ناجم عن قوة قاهرة أو عن خطأ الراكب.

كان الحادث الذي نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه وهم يعملون في حدود وظائفهم ".

وقد حددت الاتفاقية أن غرق الباخرة أو اصطدامها أو جنوحها أو انفجارها أو حريقها هي من مسؤولية الناقل المفترضه بناء على قاعدة " الخطأ المفترض " وعلى الناقل إثبات عكس هذه القرينة. أما إذا حصلت الوفاة أو الإصابة الجسيمة عن أسباب خارجة عما حددته المادة الرابعة فإن عبء إثبات خطأ الناقل وتابعيه يقع على عاتق المسافر. وفي حالة الوفاة فيكون على عاتق المدعيين الورثة[1] في حال ثبوت أن سبب الوفاة على متن السفينة كان بسبب خطأ الربان أو كنتيجة لعدم كفاية إجراءات السلامة العامة فإن ورثة المتوفي مطالبة الناقل بالتعويض استناداً للمسؤولية التقصيرية طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني.

أما بخصوص مسؤولية الناقل عن فقدان الأمتعة فإن أحكام المسؤولية عن نقل البضائع هي التي تطبق على نقل الأمتعة، وقد سبق التعرض لها حيث نصت المادة (224) من قانون التجارة البحرية على: " فيخضع نقل أمتعة الراكب للأحكام الخاضع لها نقل البضائع ما لم يحتفظ الراكب بحراستها، وفي هذه الحالة لا يعد الربان مسؤولاً عن الخسائر والأضرار ما لم تكن ناجحة عن فعل البحارة " ويبدو من النص المشار إليه وبالرجوع إلى أحكام نقل البضائع أن المشرع وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف أمتعة المسافر فرق بين حالتين:

الحالة الأولى: دخول الأمتعة في حراسة الناقل Baggage in Carriers Custody

وهي أن يقوم المسافر بتسليم الأمتعة للناقل على غرار تسليم البضاعة، وبهذه الحالة يرتبط عقد نقل المسافر بعقد تبعي وضمني بنقل الأمتعة وبالتالي تكون مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية لتحقيق نتيجة، وهي إيصال الأمتعة سالمة كما تسلمها ولا يلزم إثبات خطأ الناقل، وكل ما يلزم لمطالبته هو إبراز وصل استلام الأمتعة أو البطاقة أو تذكرة السفر ما يشير إلى تسليم الأمتعة.

(1) المادة 3/10 من اتفاقية بروكسل لنقل المسافرين بحراً لعام 1961.

الحالة الثانية: إبقاء الأمتعة في حراسة المسافر

Baggage in Passengers Custody

وهي أن يبقي المسافر الأمتعة تحت حراسته أثناء السفر وهنا لا يسأل الناقل عن هلاكها أو تلفها أو فقدانها إلا إذا أثبت المسافر أن تلفها أو ضياعها كان بسبب خطأ الناقل أو أحد تابعيه كالربان والبحارة ويسأل عن ذلك استناداً للمسؤولية التقصيرية.

المطلب الثالث: انقضاء وتقادم دعوى نقل الأشخاص بحراً

Time Bar Expiry and Prescription of Claim Relating Passengers Carriage by Sea

انقضاء عقد نقل المسافرين بحراً:

Termination of Passenger Carriage by Sea Contract

بإيصال المسافر إلى الميناء المقصود سالماً مع أمتعته ينقضي عقد نقل المسافرين وقد ينقضي العقد أيضاً بالرغم من عدم إتمام سبب العقد، فإذا تقاعس الربان عن السفر في اليوم المحدد المتفق عليه فيحق للمسافر فسخ العقد والمطالبة بالتعويض، كما يمكن أن ينفسخ العقد إذا حالت القوة القاهرة أو الحصار دون نفاذ العقد ولا يكون لأي من طرفيه حق المطالبة بالتعويض.

نص قانون التجارة البحرية على سقوط الحق برفع الدعوى لمرور الزمن عند كل دعوى تتفرع عن عقد نقل الركاب بمرور مدة سنة، ولم يذكر المشرع المدة المحددة لبدء سريان مدة التقادم إلا أنه وقياساً على مدة التقادم في عقد نقل البضائع فإن المدة يجب أن تبدأ من تاريخ انتهاء الرحلة البحرية. أما اتفاقية بروكسل لعام 1961 فقد حددت مدة التقادم بمرور ثلاث سنوات من تاريخ النزول من السفينة[1].

(1) المادة 6/11 من اتفاقية بروكسل لنقل المسافرين بحراً لعام 1961.

المبحث الثالث

بروتوكول أثينا حول مسؤولية وتعويض سفن الركاب (2002)

Athens Convention Relating to the Carriage of Passenger and Luggage by Sea

جاء بروتوكول عام 2002 على أنقاض اتفاقية أثينا لعام 1974، التي أنشأت نظاماً للمسؤولية عن أضرار تلحق بالمسافرين على متن سفينة معينة. وكشرط مسبق للانضمام إلى بروتوكول 2002، يطلب من الدول الأعضاء في بروتوكول 2002 الموافقة على نقض اتفاقية عام 1974، وبروتوكولاتها السابقة.

ومن الجدير ذكره أن النصاب المطلوب للمصادقة على الاتفاقية قد اكتمل مع مصادقة بلجيكا في 23 نيسان/ إبريل لعام 2014 على البروتوكول المتعلق بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 2002، اكتمل العدد المطلوب لمجموع الدول المجموع التي وافقت على هذا البروتوكول كي يدخل حيّز التنفيذ في 23 نيسان 2014. ومن المقرر أن تزيد هذه الاتفاقية من المسؤولية التي تتحملها الأطراف جراء وقوع حادثة وفاة أو حتى إصابة شخصية لأي راكب على متن السفينة. وسوف نتناول هذا المبحث في مطلبين حيث نشرح في المطلب الأول: أساس المسؤولية والتعويض في اتفاقية اثينا، ونبين في المطلب الثاني: تعديل حدود التعويض.

المطلب الأول: أساس المسؤولية والتعويض في اتفاقية أثينا لنقل الركاب بحراً لعام 1974 المعدلة لعام 2002

Liability and Indemnity According to the Athens Convention 1974 as Amended in 2002

تحدد اتفاقية أثينا مسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بأحد الركاب سواء أكانت إصابة شخصية أم وفاة، أو الأضرار التي لحقت بأمتعته إذا كان الحادث قد تسبب في الضرر أثناء عملية النقل بحراً، أو وقع بسبب خطأ أو إهمال من الناقل، حيث يتم افتراض هذا الخطأ أو الإهمال، ما لم يثبت العكس. وفي المقابل،

يستطيع الناقل حماية نفسه من أية مسؤولية، ما لم يتصرف عن قصد لإحداث هذا الضرر أو عن استهتار مع علمه بأن هذا الضرر من شأنه أن يؤدي إلى احتمالية وقوع حادث معين.

فيما تم تحديد المسؤولية نتيجة الوفاة أو الإصابة الشخصية لأحد الركاب بما يوازي 46666 وحدة حقوق السحب الخاصة (SDR) في اتفاقية عام 1974، (وحدة حقوق السحب الخاصة وتعرف ب Special drawing Rights)، هي أصل احتياطي دولي أنشأه صندوق النقد الدولي في أكتوبر عام 1969، نتيجة لقلق البلدان الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التوسع في التجارة العالمية. وقد كان انخفاض قيمة النقد أحد الأسباب الضرورية لإحلال بروتوكول أو اتفاقية أثينا لعام 2002 بدلاً من الاتفاقية القديمة لعام 1974، حيث إن بروتوكول 2002 جعل هذه الحدود تصل إلى SDR 250,000 (وحدة حقوق سحب خاصة) لكل راكب في كل حادث إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث نتج عن عمل من أعمال الحرب، والأعمال القتالية، الحرب الأهلية، أو التمرد أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، لا مفر منه ولا يمكن مقاومته أو كانت قد نتجت كلياً عن فعل أو إهمال متعمد أدى للحادث من قبل طرف ثالث.

المطلب الثاني: تعديل حدود التعويض Adjusting Compensation

ويوفر بروتوكول 2002 إجراء القبول الضمني لرفع حدود المسؤولية، حيث سيتم تعميم أي اقتراح لتعديل حدود المسؤولية بناء على طلب ما لا يقل عن نصف الأعضاء في البروتوكول وموافقة أغلبية ثلثي هذه الدول. ومن شأن التعديلات أن تدخل حيز التنفيذ في غضون 36 شهراً ما لم تبلغ ربع الدول الأعضاء في وقت الموافقة على التعديلات عدم قبولها بها.

أخيراً، وحتى يومنا هذا صادقت عشر دول على بروتوكول 2002 وهي ألبانيا، بلجيكا، بيليز، الدنمارك، لاتفيا، هولندا، سانت كيتس ونيفيس، وصربيا وسوريا، كما تم التصديق عليها من قبل الاتحاد الأوروبي، ومن الجدير ذكره أن اتفاقية عام 74 صادقت عليها 35 دولة من بينها الأردن، ودخلت حيّز التنفيذ عام 1978.

أولاً: الأمتعة Baggage

يمكن القول أنه بقدر الخسارة، أو الضرر الذي يحدث للأمتعة، تختلف حدود مسؤولية الناقل، اعتماداً على ما إذا كان الضرر قد وقع لأمتعة في مقصورة، أو سيارة و/أو الأمتعة المحمولة في أو على السيارة، أو غيرها من الأمتعة الأخرى. وقد حدد البروتوكول الجديد التعويض عن تلف الأمتعة والسيارات المنقولة على النحو الآتي:

1- تقتصر مسؤولية الناقل عن فقدان أو تلف الأمتعة في المقصورة على 2.250 SDR لكل راكب.
2- تقتصر مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف للسيارات بما في ذلك جميع الأمتعة المحمولة فيها أو عليها على SDR12,700 لكل مركبة.
3- تقتصر مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة الأخرى SDR3,375 لكل راكب.

وفي السياق ذاته، قد يتفق الناقل والراكب على ان تخضع مسؤولية الناقل على خصم لا يتجاوز SDR330 في حالة الأضرار التي لحقت بالسيارة ولا تزيد عن SDR194 لكل راكب في حال فقدان أو تلف لأي أمتعة أخرى. ويتم خصم هذا المبلغ من الخسارة أو الضرر.

ثانياً: التأمين الإلزامي Obligatory Insurance

كما يدخل في بروتوكول أثينا 2002 فرض التأمين الإلزامي وفق الأسس المقبولة لتطبيق النظم الحالية للمسؤولية والتعويض بعد التلوث البيئي، وتشمل استبدال نظام المسؤولية على أساس الخطأ بنظام المسؤولية الصارمة للنقل البحري عن الحوادث ذات الصلة، مدعومة باشتراط أن يكون الناقل قد وفر التأمين الإلزامي لتغطية هذه المطالبات المحتملة. وتجدر الإشارة، إلى أنه يتوجب على السفن أن تكون حاصلة على شهادة تثبت أن التأمين أو أي ضمان مالي آخر متوفر ويوجد نموذج لهذه الشهادة مرفق في البروتوكول.

كما أن الحدود الواردة في البروتوكول وضعت حداً أقصى، تمكن، ولكن لا تلزم، المحاكم الوطنية التعويض عن الوفاة أو الإصابة، ويتضمن البروتوكول أيضاً بند "الانسحاب"، الذي يمكن الدول الأعضاء في الاتفاقية من الاحتفاظ أو عرض حدود أعلى للمسؤولية غير محدودة Unlimited Liability في حال خضع الناقلون للولاية القضائية لمحاكم دولهم.

الفصل الخامس

النقل البري

المبحث الأول: عقد النقل البري

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع

المبحث الثالث: النقل البري للأشخاص

الفصل الخامس

النقل البري
Land Carriage

تمهيد Preface:

يعتبر النقل البري أقدم أنواع النقل على الإطلاق لارتباطه بالاستعانة بالحيوانات المتوفرة ومن ثم العربات المجرورة بالحيوانات، وقد تطور هذا النقل باختراع محرك السيارة وما استتبع ذلك من وسائل النقل الحديثة وما زال النقل البري يلعب دوراً مؤثراً في نقل الأشياء وتبادل السلع بين المدن داخل الدولة الواحدة وبين الدول المتجاورة وإن كان بدرجة أقل حيث يعتبر الأكثر شيوعاً لنقل الأشياء والأشخاص من مكان لآخر داخل الإقليم الواحد، ويشهد العالم اليوم تطوراً مضطرداً في وسائل النقل البرية كاستعمال المركبات المبردة لنقل السلع وسهولة شحنها وتفريغها أو ما يسمى سلسلة التزويد supply chain[1].

وتبرز أهمية النقل البري في مرونته وقابليته للنقل من الباب إلى الباب، لذلك قيل أن النقل البري يلعب دوراً تكميلياً لا غنى عنه مع وسائل النقل البحرية والجوية[2]. وفي هذا الفصل سيتم تناول عقد النقل البري من خلال أربعة مباحث؛ المبحث الأول: يتناول تعريف عقد النقل البري وماهيته وخصائصه وأطرافه وتكوينه. أما المبحث الثاني: فيبحث في التنظيم التشريعي لعقد النقل بموجب نصوص قانون التجارة وبالقانون الخاص المتعلق بنقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006، ثم سيخصص المبحث الثالث: لعقد النقل البري للمسافرين، أما المبحث الرابع: فقد تم تخصيصه لبحث دعوى المسؤولية على الناقل البري.

(1) Dennis Badger and other, International physical distribution and cargo Insurance, woodhead – Faulkner, 1993, p.1.
(2) Dennis Badger and other, Ibid, p.65.

المبحث الأول

عقد النقل البري

Carriage by Land Contract

في هذا المبحث عن عقد النقل البري جرى تقسيمه إلى ثلاثة مطالب، المطلب الأول ويبحث في ماهية عقد النقل البري وما يمتاز به من خصائص تميزه عن بعض العقود المشابهة وفي المطلب الثاني نبحث تكوين عقد النقل البري للبضائع وعبء إثباته وفي المطلب الأخير نبحث في آثار عقد النقل والالتزامات المترتبة على أطرافه.

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البري وخصائصه

Nature of Land Carriage Contract

في هذا المطلب سيتم التطرق لتعريف عقد النقل البري في قانون التجارة الأردني ثم في قانون نقل البضائع على الطرق وبيان أوجه تميز عقد النقل البري عن بعض العقود المتداخلة وكذلك بيان خصائصه وأطرافه وكيفية انعقاده وإثباته ثم يتطرق لالتزامات كل من المرسل والناقل وحقوق الناقل والمرسل اليه من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: تعريف عقد النقل البري

Defenition of Carriage by Land Contract

المقصود بالنقل البري هو نقل البضائع أو الأشخاص أو البريد من مكان لآخر بوسائل النقل العادية على الطرق البرية ومن خلال الاتفاق المبرم بين المرسل والناقل ونظراً للطبيعة التجارية لعقد النقل فقد ورد تعريفه بشكل عام وينطبق على عقد النقل سواء أكان النقل برياً أم بحرياً أو جوياً. فقد نصت المادة 68 من قانون التجارة على هذا التعريف العام وجاء بالنص: "يقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر"، وهو من العقود التجارية المسماة[1]، وقد خصص له المشرع الأردني المواد من (68 ـ 79) من قانون التجارة.

(1) منذر الفضل، وصاحب الفتلاوي، العقود المسماة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عام 1995، صفحة 18.

وبالتدقيق في التعريف الوارد بالمادة (68) يمكن استنتاج ما يلي:

1- أن التعريف قد جاء بشكل عام وينطبق على أي شكل من أشكال النقل سواء أكان نقلاً بحرياً أم جوياً أم برياً، في حين أن المشرع قد أفرد قوانين ذات طبيعة خاصة تعنى بتعريف عقد النقل الجوي والبحري وكان من المفروض أن يكون التعريف الوارد في قانون التجارة خاصاً بالنقل البري.

2- أن التعريف بالمادة 68 خلا من عنصر أساسي في العقود التجارية وهو الالتزام بدفع الأجرة مقابل الالتزام بالنقل وذلك لأن النقل التجاري لا يعقل أن يكون على سبيل التبرع، وقد تمت معالجة عقد النقل في القانون التجاري في الباب الثالث من الكتاب الثاني المخصص للعقود التجارية وهو ما يؤكد الصفة التجارية لعقد النقل البري.

3- أن التعريف الوارد بقانون التجارة ينطبق على عقود النقل البري للأشخاص والبضائع والبريد ويستدل من ذلك بعبارة "... تأمين انتقال شخص أو شيء...".

إلا أن الاستنتاجات تقل أهميتها إذا أدركنا أن هناك قانوناً خاصاً يعنى بنقل البضائع على الطرق وهو القانون رقم 21 لسنة 2006[1]، وهو الأولى بالتطبيق عندما يقتصر النقل البري على نقل البضائع والذي بدوره أعطى تعريفاً وافياً لعقد النقل البري على البضائع، فقد ورد بالمادة (2) من هذا القانون أن عقد النقل هو:

((اتفاق يبرم بين الشاحن والناقل أو من ينوب عن أي منهما، يلتزم الناقل بموجبه بنقل البضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر)).

ويمكن الاستنتاج من التعريف السابق والمعتمد لعقد النقل البري للبضائع أن هذا العقد ينعقد بين طرفين هما الناقل من جهة والشاحن للبضائع أو المرسل للبريد من جهة أخرى وقد يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه كما لو قام التاجر بعمان بشحن بضائع له إلى أحد فروعه في العقبة، وقد يكون المرسل إليه شخصاً آخر تظهر له حقوق مباشرة تجاه الناقل للمطالبة بتسلم البضاعة في مكان وصولها المتفق عليه [2].

(1) صدر قانون نقل البضائع على الطرق رقم21 لسنة 2006 وقد تم تعديله بالقانون رقم 14 لسنة 2012.

(2) المادة 74 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لعام 1966. ويعد هذا استثناء على قاعدة نسبية آثار العقد. انظر زهير عباس وحلو أبو حلو، الوجيز في شرح القانون التجاري الأردني، مركز حماد للطباعة، إربد، عام2013، ص 285.

الفرع الثاني: تميز عقد النقل عن غيره من العقود

Distinction of Carriage by Land Contracts as Related to Others

يقوم عقد النقل البري على ركيزة أساسية وهي نقل الأشياء (بضاعة أو بريد) أو الأشخاص من مكان إلى مكان فالنقل هو التزام أساسي وليس تبعي وبذلك فهو يختلف عن بعض العقود التي يدخل من ضمنها النقل كالتزام تبعي، ومثال ذلك عقد تنظيم الرحلات إلى المنتجعات السياحية والفنادق المستضيفة، أو تنظيم الإقامة بالفندق وتوفير الطعام للمسافرين أثناء إقامته وتمتعه بجولات سياحية قصيرة فالنقل بهذه الحالة يكون التزاماً تبعياً حيث يلتزم السائح ليس بأجرة النقل بل بتكلفة العرض السياحي المقدم.

كما يختلف عقد النقل عن عقد إيجار وسائل النقل الذي يقتصر على تأجير سيارة أو حافلة دون سائق، حتى يتمكن مستأجرها من الانتفاع بها بالرغم من انتقال المركبة من مكان إلى آخر، لأن مالك السيارة أخذ صفة المؤجر وليس الناقل[1]، ويقتضي عقد النقل استقلالية الناقل بتنفيذ العقد فحتى لو وفر مالك المركبة سائقاً مع السيارة، فإن ذلك لا يعد عقد نقل، لأن سائق المركبة المؤجرة يتلقى أوامره من المسافر المستأجر وهو الذي يوجه مسار النقل للجهة المقصودة حسبما يرغب، أما عقد نقل المراسلات البريدية فهو عقد نقل للأشياء ويدخل ضمنه مفهوم عقد نقل البضائع وقد أكدت محكمة التمييز الأردنية ذلك بالقول: "تكليف المدعية للمدعى عليها شركة بريد النقل السريع بنقل وثائق ومستندات وفي حقيقته عقد نقل بالمعنى المقصود بالمادة (68) من قانون التجارة....."[2].

الفرع الثالث: خصائص عقد النقل البري

The Characteristics of Carriage by Land Contract

أولاً: عقد رضائي Consensual Contract

إن عقد النقل البري من العقود الرضائية وينعقد بتلاقي الإيجاب والقبول ولا حاجة لإجراء شكلي لاحق لإتمامه وهو أيضاً ليس من العقود العينية بحيث لا يشترط تسليم الشيء المراد نقله حتى ينعقد العقد،[3] بل إن التسليم هو التزام ناتج عن انعقاد

(1) ثروت عبدالرحيم، القانون التجاري المصري، القاهرة، عام 1982، ص 476.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1998/2069: منشورات عدالة.
(3) المادة 70 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966.

العقد.[1] وقد يتم الإيجاب من قبل شاحن البضاعة أو المسافر إلا أنه في غالب الأحيان فإن الإيجاب يكون من جانب الناقل على شكل عرض عام موجه للجمهور[2] أو محدد سلفاً كما هو الحال بنقل الركاب بالحافلات من عمان إلى العقبة، وعليه فإن العقد لا يحتاج إلى الكتابة كشرط لانعقاده وإنما يكون سند شحن البضائع أو تذكرة سفر المسافر ضرورية للإثبات.

ثانياً: إنه عقد إذعان Adhesion Contract

في غالب الأحيان تكون للشركات الناقلة أسعار مدرجة سلفاً حسب نوع ووزن البضاعة المنقولة ومسافة النقل[3]، وفيما إذا كانت داخل عمان أو مدن أخرى، كما هو حال شركة أرامكس لنقل الرسائل والطرود وبالتالي فإن صفة الإذعان تغلب على هذا العقد بالرغم من تعدد شركات النقل وإمكانية تعديل بعض الشروط، وفي بعض الأحيان لا يعدم رجحان الصفة الإذعانية، حيث تتمايز فيه مراكز المتعاقدين.

ثالثاً: إنه عقد تجاري Commercial Contract

يعتبر النقل بصريح المادة (6)[4] من قانون التجارة من قبيل الأعمال التجارية بحكم ماهيتها الذاتية بالنسبة للناقل ويكون كذلك إذا كان ذا طابع تجاري بمعنى أن الناقل ومقابل التزامه بالنقل يستوفي أجرة محددة، فالنقل البري يكون دائماً تجارياً بالنسبة للناقل وتجارياً بالنسبة للشاحن الذي يقوم بشحن بضائعه وبالتالي فيجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، إلا أن الشاحن غير التاجر عندما يقوم بشحن أثاث منزله للانتقال من مكان إلى آخر ليسكن فيه، فإن عقد النقل من جانبه هو عقد مدني وكذلك الأمر في حالة نقل المسافرين، فالعقد بالنسبة للمسافر هو عقد مدني ويترتب على ذلك أن الناقل التاجر لا يستطيع الإثبات بمواجهة المسافر أو غير التاجر إلا بوسائل الإثبات المدنية.

(1) محمد شفيق، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج1 – العقود التجارية، الإسكندرية، 1977، ص 64.
(2) عزيز العكيلي، الوسيط في شرح القانون التجاري، ج1 – دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص 289، سنة 2007.
(3) محمد حسن قاسم، مبادئ القانون، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص242.
(4) انظر المادة 6/ز من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966.

رابعاً: إنه عقد ملزم للجانبين Bilateral Contract

عقد النقل كما ورد تعريفه بالمادة (68) من قانون التجارة هو عقد تبادلي والمقصود بالتبادل برأينا ليس الانتقال من وضع إلى آخر، بل هو تبادل الالتزامات بمعنى أن التزام الناقل هو نقل الأشياء سواء أكانت بضائع أم أثاث أم بريد مقابل التزام متبادل من قبل المرسل وهو دفع الأجرة، ويرتب على هذه الالتزامات المتبادلة أنه إذا لم يوفِ أحد طرفي العقد التزامه، جاز للمتعاقد الآخر أن يدفع بعدم التنفيذ إلى أن يتم التنفيذ المقابل[1] أو طلب فسخ العقد إلا أنه في الغالب يقوم الناقل بالمطالبة بتنفيذ التزام المرسل بدفع الأجرة بينما يقوم المرسل أو الشاحن بالمطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة المشحونة أو التعويض عنِ التأخير في إيصالها إلى المكان المقصود بالعقد.

خامساً: إنه عقد معاوضة (تبادلي) Mutual Contract

عقد النقل البري من عقود المعاوضة التي يتلقى كل من المتعاقدين فيها عوضاً لما أعطاه، فالأساس من قيام الناقل بنقل البضائع والأشخاص هو الحصول على الأجرة، عوضاً عن إيصال البضاعة المنقولة إلى المكان المقصود، ولا يتصور القيام بنقل على سبيل التبرع أو المجاملة، فإذا نقل أحد أصحاب السيارات الخاصة أحد المارة من على الطريق على سبيل التبرع تمهيداً لنقله إلى مكان آخر بطريقه وحصل مكروه للمسافر فإن مسؤولية مالك وسائق السيارة لا تقوم على المسؤولية العقدية، بل تطبق عليها المسؤولية التقصيرية وقواعد الفعل الضار، وكذلك الحال إذا قام أحد السائقين بشركة نقل بنقل جهاز كمبيوتر لصديق له دون علم الشركة الناقلة، فإن ضياع أو تلف الجهاز أثناء النقل لا يرتب أية مسؤولية على الشركة الناقلة، لأن نقله كان دون عقد مع الشركة وعلى سبيل التبرع من السائق ودون عوض وبالتالي لا يسأل السائق بموجب المسؤولية العقدية ولكنه يسأل بموجب المسؤولية التقصيرية عن ذلك[2].

(1) خالد التلاحمة، الوجيز في القانون التجاري، دار وائل للنشر عام 2012 ص 113.
(2) عزيز العليكي، مرجع سابق، ص 296.

الفرع الرابع: أطراف عقد النقل البري للبضائع

Parties to Contract of Land Carriage

أولاً: الناقل البري Land Carrier

هو الشخص الذي يتخذ النقل مهنته العادية ويتعهد بنقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر لقاء أجر ويسمى ملتزم النقل[1] وقد يكون شخصاً طبيعياً أو هيئة معنوية، وسواء أكانت عامة أم شركة خاصة من غاياتها نقل البضائع أو الركاب ويشترط لمزاولة نقل البضائع أن يكون الشخص مرخصاً لمزاولة أعمال نقل البضائع وفق أحكام قانون نقل البضائع على الطرق المعدل رقم 14 لسنة 2012[2]. وقد صدر نظام ترخيص الناقلين بموجب قانون نقل البضائع على الطرق، كما يخرج من ذات المفهوم السائق الذي يعمل مستخدماً لدى الشركة لأن السلطة الفعلية في رقابته وتوجيهه للشركة الناقلة، حيث من الممكن أن يسأل السائق مسؤولية تقصيرية بناءً على قواعد الفعل الضار سنداً لأحكام المادة 1/288، فاذا لحق البضائع المنقولة ضرر أو نقص فيحكم على السائق مع الشركة الناقلة بالتضامن والتكافل، وبهذا قررت محكمة التمييز بقرارها 2008/3285 "أن الثابت للمحكمة وفقاً لما تقدم بأن المدعى عليه يعمل سائقاً لدى المدعى عليها الثانية (الناقلة) وبالتالي فإن الثابت أيضاً للمحكمة أن هناك سلطة فعلية من المدعى عليها الثانية على المدعى عليه الأول (السائق) في رقابته وتوجيهه في نقل الحاوية بواسطة الشاحنة العائدة ملكيتها للمدعى عليها الثانية، لذا تقرر المحكمة وعملاً بأحكام المادة 256، و265، و266، 288 من القانون المدني إلزام المدعى عليهما بالتكافل والتضامن بأداء المبلغ المدعى به " وسيط الشحن الذي يعمل لحساب الشاحن[3]. أما الأشخاص الذين يمارسون النقل دون ترخيص فهم عرضة لحرمانهم من الترخيص لمدة لا تزيد عن ثلاث سنوات بالإضافة إلى العقوبات المنصوص عليها أو أي مسؤولية قانونية بمقتضى التشريعات القانونية النافذة.[4]

(1) المادة 69 من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966.

(2) انظر المادة 1/4 من قانون نقل البضائع المعدل رقم 4 لعام 2012 وكذلك نص المادة 4 / ب التي تنص على عدم جواز تحويل الرخصة أو التنازل عنها إلا بموافقة الجهة المختصة بالوزارة.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2005/3465 هيئة خماسية – منشورات عدالة.

(4) انظر المادة 7 من قانون النقل العام للركاب المؤقت لسنة 2010.

ثانياً: وكيل النقل بالعمولة Commission Agent Carrier

يقتضي في كثير من الحالات نقل البضائع بوسائل مختلفة قد تبدأ بالحافلات أو السكك الحديدية لإيصالها إلى الميناء أو المطار تمهيداً لنقلها على متن السفينة أو الطائرة، وقد يتطلب الأمر التخليص الجمركي على البضاعة، وأمام تعدد هذه المهام فإن المرسل قد يلجأ إلى وسيط شحن أو وكيل للنقل يعمل بالعمولة ويكون لديه الخبرة والدراية الخاصه لإبرام عقود النقل باسمه الشخصي ويتعهد بتحمل مسؤولية البضاعة تجاه المرسل الذي يقوم بتوكيله، وبالتالي يتوجب التفريق بين عقد النقل بذاته ووسيط الشحن بالعمولة للنقل فبينما يكون التزام الناقل هو القيام بعمل مادي وهو النقل ذاته (نقل البضائع من مكان إلى آخر) فإن التزام متعهد النقل بالعمولة لا يرد على عمل مادي بل يرد على عمل قانوني هو إبرام عقد النقل الذي يبرمه باسمه ولكن لحساب موكله (المرسل).

ويكون وسيط الشحن مسؤولاً عن البضاعة محل النقل منذ تسلمها وأثناء تحميلها وتفريغها ونقلها ولحين تسليمها للمرسل إليه سنداً لنص المادة 5 من نظام تنظيم أعمال وسطاء الشحن الصادر بمقتضى أحكام الفقرة (أ) من المادة (35) من قانون النقل على الطرق دون أن يخل ذلك بمسؤولية الناقل المنصوص عليها بالمادة (10) من قانون نقل البضائع على الطرق المعمول به. وتبدأ التزامات الوسيط الوكيل بالعمولة للنقل بتسليم الناقل البضاعة التي تسلمها من المرسل وله أن يحدد وسيلة النقل ويتفق مع الناقل على الأجرة، وقد يقوم بالتأمين على البضاعة المنقولة إذا رغب المرسل الموكل بذلك أو بموجب العرف[1]، ويلتزم بالمحافظة على حقوق المرسل وعدم تفويت حقه برفع الدعوى على الناقل وإثبات خطأ الناقل ويكون الناقل مسؤولاً بمواجهة الوسيط وكيل النقل بالعمولة والذي يقع عليه اتجاه موكله المرسل مهمة إنفاذ عقد الوكالة بالعمولة وبالتالي فمسؤوليته ليست بذل العناية الكافية بل إن مسؤوليته هي تحقيق نتيجة تتمثل بضمان تنفيذ عقد النقل وإيصال البضاعة، وقد يخاصم إلى جانب مالك الشاحنة والسائق[2].

(1) محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت عام 2011، ص82.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2001/3071: منشورات عدالة.

1- مسؤولية وكيل النقل بالعمولة The Responsibility of Commission Agent Carrier:

تأخذ مسؤولية الوسيط الوكيل بالعمولة للنقل أساسها من العقود التي يرتبط بها فأساس مسؤوليته تجاه المرسل تنشأ من عقد الوساطة أو الوكالة بالعمولة ويسأل أمام المرسل في حال عدم التزامه بما يفرضه عليه عقد الوكالة بالعمولة. مثال ذلك تأخير شحن البضاعة أو التعاقد مع ناقل فعلي أما أساس التزامه الثاني فينشئ من التزام الناقل الوكيل بالعمولة في عقد النقل المبرم بينه وبين الناقل الفعلي أو الناقلين المتعاقبين وهو مسؤول عن عملية النقل من هلاك أو تعيب أو تأخير ولا تبرأ مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي كوقوع قوة قاهرة حالت دون إيصال البضاعة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ الشاحن أو الناقل[1]. وبهذه الحالة فإن المرسل يستطيع إقامة الدعوى المباشرة على الناقل نفسه وكذلك على الوسيط الوكيل بالعمولة للناقل.

2- مسؤولية مخلص الجمارك Responsibility of Customs Clearance Agent:

أما إذا قامت الجهة المرسل إليها باختيار مخلص على البضاعة وأنابته لشحنها إلى مقر المرسل إليها وقام مخلص الجمارك نيابة عنها فإن الضرر اللاحق بالبضاعة كفقدها أو تضررها أثناء نقلها من الميناء إلى مقر الشركة لا يقع على عاتق مخلص الجمارك بل يقع على عاتق الناقل الفعلي الذي كلفه مخلص الجمارك [2].

ثالثاً: المرسل أو الشاحن Consignor

عرفت المادة الثانية من قانون نقل البضائع على الطرق رقم (21) لسنة 2006 الشاحن بأنه الشخص المتعاقد مع الناقل مباشرة أو مع وسيط الشحن لنقل البضائع على الطرق إلى المرسل إليه سواء أكان مالك البضاعة أم مفوضاً عنه، ويعتبر وسيط الشحن أنه يعمل لحساب الشاحن ومصلحته ويجب أن يكون مرخصاً من وزارة النقل، وهو الذي يسلم البضاعة للناقل ويحدد له مكان الإرسال النهائي ويتسلم مستند النقل من الناقل.

---

(1) تنص الفقرة ج من المادة الخامسة من نظام تنظيم أعمال وسطاء الشحن على ما يلي: "يكون وسيط الشحن مسؤولاً عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً وعن تلفها أو التاخير في تسليمها ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل".

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2013/2116: منشورات عدالة.

رابعاً: المرسل إليه Consignee

سبق أن ذكرنا أن المرسل إليه ليس طرفاً مباشراً في عقد نقل البضائع إلا أن طبيعة عقد النقل التجارية الخاصة أدت إلى الخروج عن القواعد العامة التي يقتصر فيها آثار العقود على أطرافها المتعاقدة، ففي عقد النقل المتفق عليه بين الشاحن والناقل تبرز بمجرد توقيعه حقوق والتزامات شخص ثالث غير متعاقد والمفترض أن له علاقة تعاقدية سابقة مع الشاحن[1]، وهو المرسل إليه الذي ينشأ له حق باستلام البضاعة وإقامة الدعوى المباشرة على الناقل بموجب نص القانون[2] ويترتب عليه التزامات بعدم رفض تسلم البضاعة أو بدفع الأجرة للناقل وحسبما يقتضي الاتفاق، ومن جهة أخرى تتحدد صفة المرسل إليه والشاحن ويكون ذلك عندما يقوم المرسل بالتعاقد مع الناقل لإرسال بضاعته إلى أحد فروعه التجارية.[3]

المطلب الثاني: تكوين عقد النقل البري للبضائع وعبء الإثبات
The Formulation of Carriage by Land Contract and the Burden of the Proof

سبق أن أشرنا أن عقد النقل هو عقد رضائي ولا يحتاج إلى إجراء شكلي معين، ويكفي لانعقاده تلاقي الإيجاب والقبول على شروط ومكونات العقد، ويجب أن يصدر الإيجاب والقبول عن إرادة حرة من الناقل المرخص ويتمتع بالأهلية القانونية لممارسة هذا النشاط التجاري، أما عن توفر أهلية المرسل أو المسافر فهي مدار خلاف فقهي حول ضرورة توفر أهلية المسافر أو المرسل[4]، وعملياً فقد يجري التثبت من الأهلية عند النقل لمسافات بعيدة في حين يتم تجاهل ذلك في حالة نقل الركاب داخل المدن أو نقل الأشياء كالأثاث وأدوات البناء بين حي سكني وآخر، وبالإضافة إلى

(1) في الغالب تكون العلاقة السابقة بين المرسل إليه والشاحن عبارة عن علاقة بائع ومشتري للبضاعة المنقولة، انظر إدوارد عيد، العقود التجارية، مطبعة النجوي، بيروت عام 1968، ص 312.

(2) المادة 73 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لعام 1966. و هناك من يرى أن حق المرسل إليه يعود تأصيله إلى نظرية الاشتراط لمصلحة الغير الواردة في القانون المدني.

(3) زهير عباس كريم، حلو أبو حلو، الوجيز في شرح القانون التجاري الأردني، مركز حمادة للطباعة 2012، ص 285.

(4) انظر إدوارد عيد، العقود التجارية، مرجع سابق، ص 313.

الصفة الرضائية لعقد النقل البري، يقتضي ضرورة توافر الأهلية وبالأخص للناقل،[1] وملتزم النقل كما أن عقد النقل يستلزم وجود محل محدد وواضح المعالم وهو بهذه الحالة عبارة عن البضاعة المنقولة ويجب أن تكون مشروعة، فيقع العقد باطلاً في حال نقل مهربات من التبغ بعلم الناقل، أو نقل عدد من اللاجئين من وراء الحدود إلى داخل المملكة دون علم بموافقة السلطات الرسمية على ذلك، كما يقتضي أن يكون للعقد سبب مشروع وهو الغرض المباشر المقصود وهو بحالة نقل البضائع أو الأشخاص تحقيق الغرض التجاري من العقد وتحصيل الأرباح. وسوف نتناول هذا في المطلب في فرعين؛ حيث نخصص الفرع الأول: للحديث عن مستند النقل البري. والثاني: لشرح حجية هذا المستند.

الفرع الأول: مستند النقل البري The Document of Carriage by Land

مستند النقل أو ما يعرف بوثيقة النقل هو بمثابة إيصال باستلام البضاعة المراد نقلها من قبل الناقل وتفيد المرسل إليه بالاعتماد عليها لاستلام البضاعة ورفع الدعوى المباشرة على الناقل، وقد أصبح إصدار مستند النقل إجبارياً في حالة النقل الداخلي أو الدولي سنداً للمادة 6 من قانون نقل البضائع على الطرق.

وقد أورد قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 تعريفاً لوثيقة النقل على أنها: "وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعتبر هذا المستند قرينة على تسلم الناقل للبضائع موضوع النقل بالحالة المبينة فيها، ويكون لحاملها المخول قانوناً الحق في تسلم البضائع"[2].

وقد أوجب قانون نقل البضائع على الطرق وبالمادة 7/أ أن تتضمن الوثيقة البيانات التالية:

1. مكان وتاريخ إصدار الوثيقة وعدد نسخها الأصلية على أن لا تقل عن ثلاث.
2. اسم الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم.

---

(1) يرى البعض أن نقص أهلية المرسل لا يترتب عليها ضرر ومن النادر إثارة هذه المسألة في عقد النقل، كما أن الناقل لا يستطيع التثبت من أهلية المرسل. انظر عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 297 وكذلك محمد حسين إسماعيل، ص 252.
(2) المادة 2 من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006.

3. مكان وتاريخ وشروط تسلم البضائع وتسليمها والوقت المحدد لمباشرة النقل.
4. نوع واسطة النقل ورقمها وفئتها.
5. خط سير نقل البضائع.
6. وصف البضائع وقيمتها المبينة في الفاتورة وحالتها الظاهرة وطبيعتها العامة وخطورتها، إن وجدت، وعلاماتها المميزة وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن وطريقة التغليف.
7. أجرة النقل وما إذا كانت قد دفعت أو سيتم تسديدها في مكان الوصول وأي نفقات إضافية والجهة التي تتحمل دفعها.
8. مدة السماح للقيام بعمليات تحميل البضائع وتفريغها دون أجر وأي من المهام الأخرى المتعلقة بالنقل وأسس احتساب الأجور التي يستحقها الناقل عند تجاوز المدد المقررة لها لأسباب تعود إلى الشاحن أو المرسل إليه وبيان بغرامات التأخير المترتبة على الناقل عند تجاوز المدة المحددة بفعل منه.
9. توقيع الناقل والشاحن أو من ينوب عن أي منهما.
10. أي تحفظ للناقل أو المرسل إليه إن وجد مع بيان الأسباب.
11. أي بيانات أخرى تقتضيها عملية النقل أو تتطلبها إجراءات السلطات الجمركية أو أي جهة رسمية أخرى.

الفرع الثاني: حجية مستند النقل البري Land Carriage Documents Value

تبين لنا أن عقد النقل هو عقد تجاري وبالتالي يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات المتاحة في المنازعات التجارية إلا أنه وإدراكاً لضمان إثبات العقد بأسهل الطرق وتهدئة مخاوف طرفي العقد، فقد نص القانون على عدم السماح بالنقل الداخلي أو الدولي إلا بموجب وثيقة النقل[1] بعد أن كان إصدارها متواتراً بحكم العرف التجاري. وحيث إن ملتزم النقل سواء أكانت شركة أم فرداً مرخصاً يعتبر تاجراً بحكم أن عملية النقل عملية تجارية بحكم ماهيتها الذاتية فإذا كان النقل

(1) انظر المادة 6 من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006.

لصالح تاجر آخر مستورد أو مصدر فإن عقد النقل يكون تجارياً لكلا الطرفين ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملاً بالمادة 51 من قانون التجارة، أما اذا كان المرسل ليس تاجراً كأن يقوم أحد موظفي الدولة بنقل أثاث منزله إلى منزل جديد فإن العقد يكون تجارياً للناقل وغير تجاري بالنسبة للموظف، ولا يستطيع الناقل بهذه الحالة إثبات عقد النقل إلا بدليل كتابي إذا كانت أجرة النقل تزيد عن مائة دينار عملاً بقواعد الإثبات المدنية.[1]

ويبدو أن مستنداً أو وثيقة النقل البري لا تتمتع بنفس أهمية سند الشحن البحري، وعادةً ما يأخذ النقل البري طابع النقل الداخلي عندما لا تكون المسافات بعيدة جداً، حيث يتم الاتفاق على النقل غالباً بين طرفين ينتميان لنفس الجنسية ويخضعان لنفس القوانين والأعراف، وإمكانية التواصل بينهم موجودة بينما تبرز أهمية وثيقة النقل عند اللجوء إلى شركات النقل لنقل عدة شحنات إلى مناطق بعيدة وتكمن أهمية الوثيقة بشكل أساسي في إثبات عقد النقل وإثبات واقعة تسلم البضاعة من قبل الناقل للشخص المدون اسمه بالمستند[2].

المطلب الثالث: آثار عقد النقل البري

Impacts of Carriage by Land Contract

ينعقد عقد النقل البري ويبدأ تنفيذه بتلاقي الإيجاب والقبول بين طرفي العقد "الشاحن والناقل" حسبما تم الاتفاق على ذلك ويترتب على الناقل تسلم البضاعة ونقلها إلى المكان والزمان المتفق عليه وتسليمها للمرسل إليه سليمة، كما يترتب على المرسل/ أو الشاحن تهيئة البضاعة للنقل ودفع الأجرة المتفق عليها، حيث تنشأ جراء انعقاد العقد حقوق والتزامات لطرف ثالث هو المرسل إليه، وسنتعرض لالتزامات كل طرف فيما يلي في الفروع الآتية:

(1) عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 299.
(2) محمد شفيق، مرجع سابق، ص 65.

الفرع الأول: التزامات الشاحن أو المرسل
The Obligations of the Consignor/ Shipper

أولاً: إعداد البضائع Preperation of the Goods

أول خطوات تنفيذ عقد النقل البري لنقل البضائع يبدأ من تفعيل التزام المرسل بتهيئة البضاعة وإعدادها، وقد نصت المادة (9) من قانون نقل البضائع على الطرق "رقم 21 لسنة 2006" أن على الشاحن إعداد البضاعة للنقل وتغليفها أو تعبئتها أو حزمها حسب طبيعة البضاعة المراد نقلها وعليه إشعار الناقل خطياً بضرورة اتباع ترتيبات خاصة لنقل البضائع ويجب أن يكون الإشعار قبل وقت كاف وضمن الشروط المتفق عليها وذلك لحفظها من الهلاك أو التلف أو ما يضمن عدم الإضرار بسيارة الشحن أو البضائع المنقولة الأخرى، فإذا قصر في ذلك يسأل الشاحن عن ذلك بموجب المسؤولية التقصيرية والعقدية.

ثانياً: تسليم البضاعة للناقل Handing the Goods to the carrier

سبق أن ذكرنا أن تسليم البضاعة ليس شرطاً لانعقاد عقد النقل، وذلك لأن التسليم واقعة مادية تتمثل في التزام يرتبه العقد على المرسل كأحد آثار العقد[1] حيث يلتزم الشاحن / أو المرسل بعد إعداد البضاعة حسب ما جاء بالمادة 9 من قانون نقل البضائع أن يقوم بتسليمها للناقل حسبما يقضي الاتفاق أو ما درج عليه العرف فقد يتم التسليم من مخازن المرسل أو في محطات الناقل أو على ظهر السيارة مباشرة، ويجري تحديد الوزن القائم و /أو الكمية أو عدد الطرود وبنص المادة (9) يجوز أن يطلب الشاحن من الناقل وعلى نفقته تدقيق الوزن والكمية لأن من حق الناقل التدقيق على وزن البضاعة وكميتها وعددها لما في ذلك من أهمية بتحديد الأجرة أو إيفاء الناقل بالتزاماته أمام المرسل إليه، وللناقل كما هو الحال عند نقل البضائع بالبحر – أن يتحفظ على حالة البضاعة أو الوزن أو العدد أو أي بيانات أخرى يقدمها الشاحن / أو المرسل، ونصت المادة (20) من قانون نقل البضائع على الطرق لعام 2006 على إلزام الشاحن بوضع علامات على البضائع الخطرة لبيان ماهيتها وخطورتها بدقة وفق القوانين النافذة والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، وينبغي أن يصرح الناقل عن طبيعة

(1) المادة 70 من قانون التجارة الأردني، رقم 12 لسنة 1966.

البضاعة الخطرة تحت طائلة المسؤولية، ويحق للناقل الكشف عن البضاعة المتفق على نقلها فإذا وجد أن تغليفها وحزمها معيباً قد يؤدي إلى هلاك البضاعة ومخالف للاتفاقية فله أن يفسخ العقد أو أن يرفض نقلها، أما إذا تم تحميلها واكتشف الناقل خطورتها أثناء النقل فقد أعطت الفقرة ب من المادة 20 من ذات القانون الحق للناقل عند اكتشافه خطورة البضاعة المنقولة والتي لم يفصح عنها الشاحن عندما قام بتسليمها للناقل أن يقوم الناقل بإفراغها من سيارة الشحن لدفع الخطر عن واسطة النقل وفي هذه الحالة يتحمل الشاحن جميع المصاريف والخسائر الناتجة عن ذلك أما إذا قرر أنها مخالفات غير جسيمة فيحق له تدوين تحفظات، وبهذه الحالة ينقلب عبء الاثبات على عاتق المرسل لإثبات أن البضاعة قد سلمت بحالة سليمة وأن مسؤولية هلاكها يقع على عاتق الناقل وفي حال قبول الناقل الشيء المراد نقله دون التحقيق من صحة البيانات المقدمة من المرسل، فإن ذلك يعتبر قرينة على صحة البيانات المقدمة، ولكنها قرينة غير قاطعة حيث يجوز للناقل إثبات عدم صحتها.[1]

ثالثاً: استكمال الوثائق الضرورية الخاصة بالبضائع

Completion the Necessary Documents

يقع على عاتق الشاحن أو المرسل تحضير واستكمال الوثائق الضرورية اللازمة لتنفيذ عقد النقل كشهادة التخليص على البضائع أو التصريح بالنقل لبعض أنواع البضائع، فلو تعاقد مرسل مع ناقل لشحن عدد من أجهزة الكمبيوتر من منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة إلى عمان فلا بد أن يقوم الشاحن بتزويد الناقل بشهادة الجمارك وإذن الخروج من الميناء ويجب أن تكون البيانات الواردة بهذه الوثائق صحيحة ومطابقة لنوع وكمية البضائع.[2]

رابعاً: دفع الأجرة Payment of Freight

جاء تعريف عقد النقل في المادة الثانية من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 14 لسنة 2012 المعدل واضحاً ووافياً من أن التزام الناقل بنقل البضاعة يقابله التزام الشاحن / أو المرسل بدفع الأجرة وهو الالتزام الرئيس للمرسل (الشاحن)، وفي كثير

(1) عزيز العكيلي، مرجع سابق، ص 304.

(2) المادة 8/ ب من قانون نقل البضائع رقم 21 لعام 2006.

من الأحيان تكون الأجرة محددة سلفاً ويكون ذلك عند النقل على خطوط النقل المنتظمة[1]، وقد يتم الاتفاق على دفع الأجرة عند الإرسال أو عند وصول البضاعة للمقصد النهائي وقد يتم الاتفاق على تسلم الأجرة من قبل المرسل إليه حال وصول البضاعة، إلا أن الامتناع عن دفع الأجرة من قبل المرسل إليه لا يمنع الناقل من الرجوع على الشاحن بدفع الأجرة، ويجب أن لا يرتبط مفهوم وجوب دفع الأجرة مع حالة وصول البضاعة سليمة، فقد تستحق الأجرة كاملة للناقل حتى لو وصلت البضاعة معيبة أو تالفة، ويكون ذلك بحالتين حددتهما المادة 30/ ب من قانون نقل البضائع التي نصت يستحق الناقل أجرة النقل كاملة في أي من الحالتين التاليتين:

1- حالة الهلاك الجزئي للبضائع بسبب قوة قاهرة.

2- حالة الهلاك الجزئي أو الكلي بسبب عيب ذاتي في البضائع أو بسبب يعود إلى المرسل أو المرسل اليه[2].

أما إذا حالت القوة القاهرة وبعد انعقاد العقد دون الشروع بعملية النقل فإن الناقل لا يستحق الأجرة، فإذا كانت مدفوعة له عند التوقيع ورفض إعادتها، فللشاحن حق إقامة دعوى الإثراء بلا سبب على الناقل لاسترداد ما تم دفعه، ومثال ذلك التعاقد بين الشاحن والناقل لنقل بضاعة من الأغذية المجمدة من عمان إلى بغداد على أن يتم تحميل السيارات الناقلة بتاريخ 2014/1/1 إلا أنه وصباح يوم 2014/1/1 تم إعلان حالة الطوارئ في العراق وإغلاق الحدود البرية مع الدول المجاورة.

أما إذا نشأت القوة القاهرة خلال مدة النقل فيستحق الأجرة بحدود المسافة المقطوعة قبل أن تمنع القوة القاهرة من مواصلة النقل، ففي المثال السابق لو تم تحميل الشاحنة البرية البضاعة وباشرت عملية النقل وتم إعلان حالة الطوارئ في العراق وإغلاق الحدود قبل وصول الشاحنة للمنطقة الحدودية الأردنية العراقية، فإن الناقل يعود بالبضاعة إلى عمان ويستحق الناقل الأجرة من عمان ـ إلى منطقة طريبيل العراقية الحدودية والعودة منها إلى عمان.

---

(1) نص قانون رقم 19 لسنة 2003 الذي اختصر بمواده على بيان المهام الإدارية لوزارة النقل ورؤيتها لتنظيم قطاع النقل والرقابة عليه ومنح الرخص لمزاولة أعمال النقل، وكذلك تحيد أجور نقل البضائع لمختلف وسائط النقل وتعرفتها.

(2) المادة 1/72 من قانون التجارة الأردني.

إلا أن هناك حالات قد تتعطل واسطة النقل أثناء النقل وبهذه الحالة فإن البضاعة في عهدة الناقل، وحيث إن مسؤوليته هي تحقيق نتيجة تتمثل بإرسال البضاعة سالمة، فإن الناقل وإدراكاً لمسؤوليته قد يستأجر واسطة نقل أخرى لاستكمال نقل البضاعة إلى مكان الإرسال النهائي المتفق عليه في العقد، وقد يلجأ إلى المطالبة بالمصاريف الطارئة التي تحملها نتيجة جهوده في تنفيذ التزامه الذي أصبح مرهقاً نتيجه للحالة الاستثنائية التي أنشئت أثناء النقل، وقد أقرت المادة 205 من القانون المدني الأردني حق اللجوء إلى المحكمة لدراسة ظروف الالتزام المرهق والموازنة بين طرفي العقد، وأن ترد الالتزام المرهق للمدين وقد تحكم المحكمة بأجور إضافية.[1]

الفرع الثاني: ضمانات استيفاء الأجرة Guarantees to Payment of Freight

ما دام أن الناقل ملزم بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة باستثناء حالات الإعفاء المحددة قانوناً، فإن المشرع بالمقابل أعطى الناقل بعض الحقوق لإعانته على استيفاء الأجرة التي يسعى إليها من وراء عملية النقل ونص قانون التجارة على إعطاء حق الامتياز على البضاعة لاستيفاء أجرة النقل وما يلحقها وكذلك أعطاه حق حبس البضاعة.

أولاً: حق الامتياز على البضاعة المنقولة Right of Lein on Goods

نص قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 على حق الناقل بعد تسليم البضائع التي يقوم بنقلها استيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ المستحقة بسبب نقلها ما دامت في حيازته وذلك عند الاتفاق على دفع الأجرة من قبل المرسل إليه عند التسليم، ويستفاد من النص تقرير حق الامتياز للناقل وهذا ما أقره قانون التجارة الأردني لعام 1966 قد نص على حق الامتياز الخاص للناقل على البضائع المنقولة لاستيفاء الأجرة من الشاحن أو المرسل إليه، وعليه فإن حق الامتياز لا ينشأ إلا بعد إيصال البضاعة إلى المكان والزمان المتفق عليه سليمة وعدم دفع الأجرة المتفق عليها

(1) تنص المادة 205 من القانون المدني الأردني على ما يلي: "إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدي وإن لم يصبح مستحيلاً، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدد بخسارة فادحة جاز للمحكمة تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن ترد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول إن اقتضت العدالة ذلك ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

من قبل المرسل إليه فإذا ثبت حق الامتياز للناقل فيمكنه بموجب هذا الحق بيع البضاعة بالمزاد العلني واستيفاء الأجرة من ثمنها المباع مع النفقات بالأولوية على غيره من دائني المرسل أو المرسل إليه[1]، وحتى يثبت حق الامتياز الخاص للناقل فيجب توفر الشروط التالية:

1- امتناع المرسل إليه عن دفع الأجرة.
2- أن تكون البضاعة ما زالت بحوزة الناقل.
3- أن ينحصر حق الامتياز على البضاعة نفسها لأنه امتياز خاص.

ثانياً: حبس البضاعة Withholding Goods

بالإضافة إلى ما جاء بالمادة 75 من قانون التجارة عن حق الحبس المقرر فقد نصت المادة (30/أ) من قانون نقل البضائع على الطرق على حق الناقل بحبس البضاعة والامتناع عن تسليمها لحين استيفاء أجرة النقل وغيرها من البضائع المستحقة (كمصاريف الجمارك) في حال الاتفاق على دفع الأجرة من قبل المرسل إليه.

ويمكن القول أن حق الحبس المقرر في القواعد العامة[2] بأنه "حق الدائن الذي يكون مديناً لمدينه بالامتناع عن الوفاء بالتزامه حتى ينفذ المدين التزاماً ترتب بذمته" وبالتالي فالناقل الامتناع عن الوفاء بالالتزام ومؤداه تسليم البضاعة حتى ينفذ المدين / المرسل إليه التزامه بدفع الأجرة فالالتزامات المتبادلة تدور بين (دفع الأجرة لقاء إيصال البضاعة) ولذلك فهو أقرب بدفع عدم التنفيذ لأحد طرفي العقد بسبب عدم وفاء الطرف الثاني بالتزاماته، وقد نص القانون المدني على ما يلي: "في العقود الملزمة للجانبين إذا كانت الالتزامات المتقابلة مستحقة الوفاء جاز لكل من المتعاقدين أن يمتنع عن تنفيذ التزامه إذا لم يقم المتعاقد الآخر بتنفيذ ما التزم به[3]".

ويشترط لجواز ممارسة حق الحبس ما يلي:

1- أن يتم الاتفاق على دفع أجرة النقل من قبل المرسل إليه إذا تم حبس البضاعة عند الوصول.

(1) إدوارد عيد، مرجع سابق، ص322.
(2) انظر أيضاً المادة 387 من القانون المدني.
(3) المادة 202 من القانون المدني الأردني.

2- أن لا يتم دفع أجرة النقل إلا بعد وصول البضاعة سليمة. أو بالحالة التي تم تسليمها للناقل.

3- أن يثبت الناقل حقه باستيفاء الأجرة.

ويشترط أن يقع الحبس قبل تسليم البضاعة، فإذا تم تفريغ البضاعة في مخازن المرسل إليه وامتنع المرسل إليه بعد ذلك عن دفع الأجرة، فلا يجوز للناقل الاستيلاء على البضاعة بأية طريقة وحبسها لديه. وتحدد الأجرة بناء على اتفاق طرفي عقد النقل البري، وقد تكون مفروضة ومحددة من السلطة العامة فلا يمكن التفاوض بشأنها ويكون ذلك عند قيام البريد بإرسال المواعين والرسائل.

الفرع الثالث: التزامات الناقل Obligation of Carriage

أولاً: استلام البضاعة وشحنها Receiving the Goods and Loading Goods

يقوم الشاحن بتجهيز البضاعة وتغليفها أو حزمها وتهيئتها في المكان والزمان المتفق عليه فقد يكون المكان مخازن المرسل أو محطة الناقل، وعلى الناقل استلام البضاعة وله أن يعاينها ويتحقق من طبيعتها وكميتها وعدد الطرود والعلامات والأرقام وحالتها الظاهرة وتغليفها وإذا لم يتمكن من التحقق من ذلك أجازت المادة (15/ هـ) من قانون نقل البضائع على الطرق لعام 2006 تدوين تحفظات في وثيقة النقل، فإذا كانت مطابقة باشر بشحنها على ظهر الناقلة وهو الذي يشرف على رصها وتوضيبها بحيث يضمن عدم تعرضها للهلاك أو التلف أو السقوط الذي قد يحدث في حال عدم توضيبها بشكل جيد على ظهر الناقلة، أما إذا امتنع الناقل عن تسلم البضاعة دون مبرر أو لم يحضر لاستلامها فيحق للشاحن / أو المرسل إليه أن يطالب بالتنفيذ العيني أو بفسخ العقد مع التعويض[1] ، ومن حق الناقل أن يرفض استلام البضاعة بعد الاطلاع على حالتها الظاهرة المنبئة أنها ليست بالمواصفات المتفق عليها في عقد النقل كوجود عيوب في التغليف والحزم أو الكشف عن بلل واضح أو رائحة عفونة أو التأكد من أن علامات البضائع لا تحمل ما يشير إلى انتهاء صلاحية البضاعة.

---

(1) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، منشورات الحلبي الحقوقية 2006، ص 83.

ثانياً: نقل البضاعة Transporting the Goods

نقل البضاعة هو الالتزام الرئيس للناقل،[1] وقد نصت المادة الخامسة من قانون نقل البضائع على الطرق على وجوب التزام الناقل بنقل البضائع في الوقت المتفق عليه بالعقد، وإلا كان مسؤولاً عن الإخلال بالتزام تعاقدي، كما ينبغي أن يوفر الناقل وسائط الشحن الملائمة لطبيعة البضاعة وفقاً للشروط والمواصفات المحددة إذا تم شحن البضاعة على الناقلة البرية المناسبة، فيباشر الناقل أو السائق التي يمثل الناقل بالانتقال بالبضاعة إلى المكان المتفق عليه بالعقد ويلتزم الناقل باتباع الطريق المتفق عليه والمحدد بوثيقة الشحن، فإذا لم يتم الاتفاق عليه فقد نصت المادة (14) من قانون نقل البضائع على وجوب أن يسلك الناقل أقصر خط سير معتاد لإيصال البضاعة إلى المكان المقصود إلا أنه وفي حال نشوء قوة قاهرة تمنع الناقل من استكمال النقل بالطرق المتفق عليه أو المعتادة، فقد أجازت الفقرة (ب) من المادة (14) من قانون نقل البضائع أن يقوم الناقل بتغير سير الطريق لإيصال البضاعة إلى مكان المقصود ومثال ذلك أن يتم شحن بضاعة من مدينة إربد إلى العقبة عن طريق إربد – جرش – عمان، إلى العقبة عن الطريق الصحراوي، إلا أنه وعند وصول الناقل بالبضاعة إلى مشارف عمان ويبدأ هطول الثلوج بكثافة على الطريق الصحراوي وعلم الناقل من الإذاعة خبر إغلاق الطريق جراء تساقط الثلوج، فإن الناقل يستطيع أن يغير خط السير وأن يسلك طريق غور الصافي للوصول إلى العقبة وبهذه الحالة فإن الناقل لا يسأل عن التاخير الناتج عن تغير الطريق بسبب حالة القوة القاهرة.

ثالثاً: المحافظة على البضائع المنقولة Protection of Goods

لا يكفي للناقل أن يقوم بنقل البضاعة كيفما اتفق فيقع على عاتق الناقل اتخاذ التدابير اللازمة المطلوب اتخاذها من ناقل اعتيادي للمحافظة على البضائع ،المطلوب اتخاذها من ناقل اعتيادي[2]، وقد نصت المادة (11) من قانون نقل البضائع أنه عندما تقضي الضرورة فإن الناقل يلزمه إعادة حزم البضائع أو إصلاح الأغلفة و/ أو اتخاذ أي إجراء ضروري حتى لو استلزم نفقات إضافية وله حق الرجوع على الشاحن أو المرسل إليه بهذه النفقات، فلو بدأت الأمطار تهطل على شحنة من القمح المنقى والمغلف بالأشوله، فيجب على الناقل وعلى الفور أن يقوم بتغطية الشاحنة بالشادر المناسب لنقل

(1) احمد زيادات وإبراهيم العموش – التشريعات التجارية – ص 130.
(2) إدوارد عيد، مرجع سابق، ص333.

وحماية هذا النوع من البضاعة كما يتوجب عند نقل الحيوانات الحية أن لا يتم نقلها في عربة مغلقة دون تهوية[1] وقد تتعطل واسطة النقل في الطريق، وهنا يتوجب على الناقل إصلاح السيارة ومواصلة عملية النقل وإذا تتطلب الأمر القيام بإجراء معين تقتضيه سلامة البضاعة وتم الإشارة إليه في العقد فيقع على الناقل الالتزام بالقيام به حسب تعليمات الناقل المعطاة له سلفاً كزيادة درجة التبريد في نقل البضائع المجمدة في أوقات الظهيرة.

رابعاً: تفريغ وتسليم البضاعة Discharging and Handing the Goods

عند وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه في محل المرسل إليه يقوم الناقل بعملية التفريغ إلا إذا تم الاتفاق على أن يقوم المرسل إليه بالتفريغ إلا أن الأصل أن التفريغ هو من التزامات الناقل، ويعقب عملية التفريغ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وهي عملية مادية وواقعة قانونية تثبت بالتوقيع على سند النقل الذي يقوم مقام وصل الاستلام وإذا كان التسليم في غير محل المرسل إليه، وحسب المادة 74 من قانون البضائع على الطرق بتوجب على عاتق الناقل إشعار المرسل إليه أو من يقوم مقامه في وثيقة النقل خطياً بوصول البضاعة وتحديد موعد تسليمها وليس هناك شكل معين للإشعار فقد يكون على شكل برقية أو اتصال هاتفي.[2] وقد نصت المادة 15/ب من قانون نقل البضائع أنه في حال تخلف المرسل إليه عن تسلمها في الموعد المحدد فإنه يلتزم بمصاريف الخزن وأي مصاريف إضافية يتحملها الناقل وله بعد انقضاء هذا الموعد أن ينقل البضائع إلى كل المرسل إليه مقابل أجرة إضافية إذا طلب منه المرسل إليه ذلك، ومن جهة أخرى فإذا حضر المرسل إليه لتسلم البضاعة فيحق له طلب فحص البضائع المنقولة، وبهذا نصت المادة 15/جـ من قانون النقل وأضافت أنه إذا امتنع الناقل عن تمكين المرسل إليه من فحص البضاعة فيحق للمرسل إليه أن يرفض تسلمها. وفي حال تأكد المرسل إليه من أن البضاعة مطابقة للبيانات المدونة بوثيقة النقل فعليه استلامها والتوقيع بالتسليم الفعلي، أما إذا كانت حالتها الظاهرية تدعو للشبهة فعليه أن يدون تحفظاته، ودون ذلك فقد اعتبرت المادة 15/هـ ذلك قرينة على أن التسليم

(1) قرار محكمة التمييز الفرنسية معلقاً عليه من قبل إدوارد عيد، مرجع سابق، ص 333.
(2) فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري الأردني، الجزء الاول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1993، ص 152.

للبضاعة كان بحالة سليمة. أما في حالة عدم الاستلام the non receiving case الذي ينشأ نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل أو المرسل إليه على النحو التالي:

1- عدم الاستلام بسبب عدم حضور المرسل إليه إلى مكان التسليم: نصت المادة 16 من قانون نقل البضائع أنه في حال تخلف المرسل إليه عن تسلم البضاعة المنقولة في الموعد المحدد، فإن الناقل يقوم بإيداعها في مخازن مأجورة يتحملها الناقل وإذا تم شحنها بعد ذلك بناء على طلب المرسل إليه فيتحمل المرسل إليه نفقات التخزين[1] وكذلك أجرة النقل الإضافية من المخازن التي أودعت البضاعة فيها إلى محل المرسل إليه.

2- عدم الاستلام بسبب عدم تمكين المرسل إليه من فحص البضاعة: يتم تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه أو المعتاد[2]، ويحق للمرسل له التحقق من البضاعة وفحصها فإذا لم يمكنه الناقل من ذلك، فالمرسل إليه رفض استلامها وفي هذه الحالة على الناقل أن يبادر إلى إخطار الشاحن بذلك مع طلب تعليماته لتنفيذها. وإذا عاد المرسل إليه عن امتناعه بتسلم البضاعة قبل ورود تعليمات الشاحن فيقوم الناقل بتنفيذ تعليمات المرسل إليه، أما في حال عدم وصول تعليمات من الشاحن وعدم رجوع المرسل إليه عن رفض تسلم البضائع خلال مدة لا تتجاوز (7) أيام من تاريخ تسلم كل منهما للإخطار، فيحق للناقل أن يطلب من السلطة الجمركية إذا كانت البضاعة واردة إلى الأردن من الخارج تسلم البضاعة وخزنها في مخازنها، أما إذا كانت من داخل الأردن فيحق للناقل الطلب من المحكمة المختصة إثبات حالة البضائع والإذن له بوضعها تحت إشراف حارس قضائي لحساب الشاحن وعلى مسؤوليته. وقد تعرضت المادة 17/أ من قانون نقل البضائع على الطرق لحالة التأخير في تسلم البضائع فنصت على اعتبار التأخير في تسليم البضائع إذا لم يتم في الموعد المحدد أو عند عدم تحديد موعد تسلم من تاريخ انقضاء الوقت اللازم الذي تستغرقه عملية النقل في الظروف ذاتها.

---

(1) انظر المادة 323 من القانون المدني.

(2) محمد السيد الفقي، العقود التجارية، مرجع سابق، ص 66.

المبحث الثاني

نطاق مسؤولية الناقل البري للبضائع

Scope of Responsibility of Land Carrier

سبق أن بينا أن التزام الناقل البري بنقل البضاعة يعتبر التزاماً بتحقيق نتيجة وهذا الالتزام يوجب على الناقل نقل البضاعة وإيصالها سالمة وفي الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول من مكان التحميل المتفق عليه إلى مكان التفريغ وهذا الالتزام تناولته المادة 68 من قانون التجارة التي جاءت بالمفهوم العام لعقد النقل وتأكد ذلك بالقانون الخاص الذي نظم أحكام عقد النقل البري للبضائع على الطرق بالقانون رقم 21 لعام 2006 والمعدل بالقانون 14 لعام 2012 وعليه فإن مسؤولية الناقل هي مسؤولية مفترضة ولا ينجيه من المسؤولية إلا إثبات حالة من حالات الإعفاء الواردة بالمادة 72 من قانون التجارة الأردني وسيتم تناول حالات تحقق المسؤولية تفصيلاً من خلال المطالب التالية:

المطلب الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري

Materialization of Land Carrier Rsponsibility

لعل من أهم ما يهدف إليه عقد النقل البري هو رغبة المرسل في نقل البضاعة سليمة إلى المقصد النهائي، وعليه فإن الناقل ملزم بضمان سلامة البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه المعين في اتفاق النقل، فمسؤولية الناقل تقوم على أساس الإخلال بالتزام عقدي، فالتزام الناقل البري هو تحقيق نتيجة تتمثل بإيصال البضاعة سليمة في الوقت المحدد لها إلى المكان المتفق عليه، وعليه فقد تتحقق مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضاعة كلياً أو جزئياً خلال مدة النطاق الزمني للعقد، وابتداء من وقت التحميل على ظهر الشاحنة وحتى انتهاء التفريغ وتسليم البضاعة للمرسل إليه إلا اذا تم الاتفاق أن يقوم الشاحن أو المرسل إليه بمهام التحميل والتفريغ، وتشمل مسؤوليه الناقل حالة النقص في البضاعة، وسوف نقوم باستعراض الحالات التي تبرز فيها مسؤولية الناقل وإخلاله بالالتزامات التعاقدية المفروضة عليه وهذه الحالات

تتعلق بأشكال الضرر المقصودة بمعانيها التي تلحق بالبضاعة المنقولة موضوع التعاقد من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: المسؤولية عن هلاك البضاعة Responsibility to Damage

يقصد بهلاك البضاعة الكلي (Total loss) انعدام أي قيمة مالية للبضائع كفسادها وعدم صلاحيتها للغاية المقصودة منها ومثال ذلك سقوط الأمطار على شحنة من السكر وذوبانه نتيجة عدم تغليفه بالشادر البلاستيكي الحامي له من الأمطار، وقد يتم اعتبار الضرر هلاكاً كلياً عند عدم وصول البضاعة المكلف بالمحافظة عليها نتيجة سرقتها أو بيعها من قبل السائق المستخدم لدى الناقل الذي له وحده سلطة رقابته وتوجيهه. وقد يكون الهلاك هلاكاً جزئياً (Partial loss) بمعنى أن يتلف بالكامل جزءاً من البضاعة كسقوط صناديق من على سطح السيارة الناقلة وتضرر بعض الأجهزة المنقولة فيها تضرراً كاملاً وسلامة الباقي أو نقصان في وزن البضاعة المنقولة والتي يعتد باحتساب قيمتها على أساس الوزن مثل القمح والأرز أو نقص في عدد الصناديق والأشولة المنقولة. والجدير بالذكر أن النقص في وزن البضاعة العائدة إلى طبيعتها أو إلى التبخر وهو ما يعرف بنقص الطريق لا يجعل الناقل مسؤولاً ما دام أنه لم يتجاوز النسب المتعارف عليها في نقص البضاعة أثناء عملية النقل[1].

ونصت المادة (21) من قانون نقل البضائع على الطرق لعام 2006 أنه لا يسأل الناقل عنها ما دام أنها لم تتجاوز النسبة المقررة بموجب تعليمات يصدرها وزير النقل لهذه الغاية وإذا كانت البضائع عبارة عن مجموعات أو طرود وكان وزن كل منها مبيناً في الوثيقة فيحدد النقص المسموح به على أساس وزن كل مجموعة أو طرد، أما في حالة نقل الحاويات أو مثيلاتها، فإن الناقل لا يتحمل النقص الذي يلحق بالبضائع الموجودة داخل الحاوية إذا كانت مجهزة من قبل الشاحن ومختومة بختمه إذا سلمها الناقل إلى المرسل إليه بختمها السليم[2].

---

(1) يعفى من المسؤولية في حال نقل نوع من البضاعة لمسافة طويلة وفي ظروف جوية حارة أو باردة جداً مما يؤدي إلى نقص في الوزن نتيجة التبخر أو ضموراً في الحجم بسبب شدة البرودة، وهذه تسمى نقص الطريق أو المسموحات.

(2) Schmittoff, The Law and Practice International Trade, p 16. See also Model Forms For Issuing Contract Guarantees, 1982, ICC publishing.

الفرع الثاني: المسؤولية عن تلف البضاعة Partial Damage

المقصود بتلف البضاعة أنها قد تصل ناقصة في مقدارها سواء في الوزن أو العدد إلا أنها تعاني من تلف أو عيب فيها كوصول شحنة من الزهور الذابلة أو شحنة من السكر الذي يعاني من رطوبة أو شحنة من التمور التي تلفت مغلفاتها الأنيقة، بمعنى أن قيمتها المادية لم تنعدم ولكنها نقصت نتيجة تعرضها إلى تلف أو تشويه بحيث تقل القيمة المادية لها، ويصادف التاجر صعوبة في تسويقها. وعادة ما تقوم المحكمة بانتخاب خبير أو أكثر لتقدير حجم الخسارة بعد النظر إلى قيمة البضاعة وحجم التلف وأسعار السوق.

الفرع الثالث: المسؤولية عن التأخير بتسليم البضاعة
Responsibility of Delay in Delivery

إن من غاية عقد النقل البري هي إيصال البضاعه سليمة وبالوقت المحدد أو المتفق عليه، وقد حددت المادة 17 من قانون نقل البضائع على الطرق سريان التأخير من الوقت المتفق عليه لتسليم البضاعة وفي حال عدم تحديد موعد للتسليم فمن تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل بالظروف المعقولة ذاتها، وقد رأينا أن الأضرار التي تلحق بالبضاعة هي هلاكها أو تلفها بصورة جزئية أو كلية، كما قد يلحق الشاحن أو المرسل إليه أضرار نتيجة التأخير بإيصال البضاعة التي قد ينتظرها المرسل إليه لارتباطه بصفقات تجارية محددة، ولذلك أعطاه القانون حق الادعاء بالتعويض عن أي جزء من البضاعة تأخر وصولها ولم تتعرض للهلاك وعلى أن لا يزيد التعويض عن التأخير قيمة البضاعة كاملة[1].
نصت المادة 25 من قانون نقل البضائع على الطرق على:

إلا أنه وفي حالات أن يؤدي التأخير إلى ضياع الغرض من وصول البضاعة نظراً لطبيعتها، ومثال ذلك تأخر وصول شحنة (عبارة عن ملابس شتوية) ووصولها بعد انقضاء فصل الشتاء ،فإذا ثبتت مسؤولية الناقل عن التأخير، فإن للطالب التعويض سواء كان الشاحن أو المرسل إليه حق المطالبة بالتعويض عن هلاك كلي إذا لم تسلم البضاعة للمرسل اليه أو إشعاره خطياً بالحضور لتسلمها خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين

---

(1) نصت المادة 25 من قانون نقل البضائع على الطرق ما يلي: "دون الإخلال بحق طالب التعويض عن الهلاك الجزئي للبضائع للمتضرر في حال تأخر وصول هذه البضائع المطالبة بالتعويض عن التأخير عن الجزء الذي لم يهلك منها على أن لا يتجاوز مقدار التعويض عن التأخير ما يستحق في حالة هلاك البضاعة بصورة كلية".

يوماً من انقضاء الموعد المحدد للتسليم.[1] وفي هذه الحالة يتم التخلي عن البضاعة للناقل وتقدر البضاعة على أساس أنها كما لو هلكت بصورة كلية.[2] وعليه فإن الناقل مسؤول عن الضرر الناتج عن التأخير في حال ثبوت الضرر(عدم صلاحية البضاعة للغرض المرجو منها) كما يسأل الناقل عند تضمين العقد شرطاً بالتعويض عن مدة التأخير، وبهذا قررت محكمة التمييز الأردنية ما يلي: "أما في حال التأخر في وصول المنقول للجهة المرسل إليها وطالما حدد عقد النقل مسؤولية الناقل عن التأخير بالتزامه بدفع مبلغ مائة دولار فهو شرط ملزم للفريقين باعتبار أن العقد شريعة المتعاقدين وهو الواجب التطبيق وليس القانون المدني"[3].

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل البري

Nature of Land Carrier Responsibility

تعتبر مسؤولية الناقل البري للبضائع مسؤولية عقدية، ويقع على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه. وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت فيكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك ما حدث كان بسبب إخلال الناقل بالتزامه بإيصال الشيء المتفق على نقله أو البضاعة سليمة إلى المكان المتفق عليه وفي الميعاد المتفق عليه، ويقتضي من الناقل العناية والمحافظة عليها، وتقوم مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء تنفيذه عقد النقل إلى الخطأ المفترض من جانب الناقل أو أحد تابعيه وبالتالي إخلاله بالتزامه التعاقدي فهو ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال البضاعة سليمة أو بالحالة التي تسلمها ويسال عن هلاكها أو تعيبها نتيجة إهماله أو تقصيره أو تقصير أو إهمال تابعيه.

وتنص المادة 11 من قانون نقل البضائع على الطرق على اتخاذ ما يلزم لحماية البضاعة أثناء النقل كإعادة حزم البضاعة والأغلفة واتخاذ أي إجراء ضروري لسلامة البضاعة وبالتالي فلا يقع على الشاحن عبء إثبات وقوع الخطأ من قبل الناقل بل عليه فقط إثبات الضرر، وليس للناقل إذا أراد أن يدرأ المسؤولية عن نفسه إلا إثبات السبب القانوني المعفي له كإثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبي ولا يجوز له التمسك بأي

(1) انظر المادة 17 من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006.
(2) انظر المادة 25 من قانون نقل البضائع على الطرق وتعديلاته لسنة 2006.
(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2069 / 1998 منشورات عدالة.

سبب للإعفاء ضمن الاتفاقية، حيث نصت المادة (22) من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لعام 2006 أنه لا يجوز للناقل إدراج أي شرط يقضي بإعفائه أو تحديد مسؤوليته أو مسؤولية أي من تابعيه وكل شرط بهذا الخصوص هو شرط باطل.

الفرع الأول: حالات إعفاء الناقل البري من المسؤولية

The Land Carrier Exemption from Liability

بالرغم من أن عقد النقل هو عقد رضائي ينعقد بتطابق الإيجاب والقبول ويتضمن بنوداً متفقاً عليها إلا أن قانون نقل البضائع على الطرق أبطل حالات الإعفاء للاتفاقية بسبب أن هناك حالات إعفاء قانونية منصوص عليها بقانون التجارة وقانون نقل البضائع على الطرق وبموجبها لا يتحمل الناقل فيها المسؤولية، وقد أكدت محكمة التمييز بقولها: "تقتصر مسؤولية ناقل الأشياء على هلاكها وتعيبها أو نقصها مالم يكن الهلاك أو التعين أو النقص بسبب قوة قاهرة أو لعيب قديم في المنقول أو خطأ المرسل عملاً بالمادة 72 من ذات القانون"[1].

وبنفس الوقت فقد كرر قانون نقل البضائع على الطرق وبذات المادة 22 حالات الإعفاء المقررة بقانون التجارة والتي لا يتحمل الناقل بموجبها المسؤولية، وهذا ما سنتناوله في عرض حالات الإعفاء القانونية وهي القوة القاهرة، العيب الذاتي في البضاعة وخطأ الشاحن أو المرسل إليه، على النحو الآتي:

أولاً: القوة القاهرة Force Majeure

لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير بتسليمها نتيجة قوة قاهرة ويكاد الفقه القانوني يتفق على مفهوم القوة القاهرة على أنها: "حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلاً[2] " ومثال ذلك نشوب الحرب أو الحرب الأهلية أو مصادرة أداة النقل من قبل السلطات العامة [3]، ووقوع الانقلابات والتمرد المسلح والثورات وكذلك كوارث الطبيعة ذات الأثر المدمر كالزلازل والصواعق والفيضانات، فقد قررت محكمة النقض الفرنسية أن الناقل غير

(1) قرار تمييز حقوق رقم 2069 / 1998 منشورات مركز عدالة.

(2) إدوارد عيد، مرجع سابق، ص348.

(3) محسن شفيق، القانون التجاري الكويتي، ص 77.

مسؤول نتيجة انهيار جسر تحت القطار بسبب فيضان للنهر الذي يمر تحت الجسر [1]، ويخرج عن مفهوم القوة القاهرة حالات معينة تهلك بموجبها البضاعة بفعل عامل خارجي، ومثال على ذلك تساقط الأمطار بغزارة على البضائع المحملة على واسطة النقل وعدم وضع الشادر لحماية البضاعة. وقررت محكمة التمييز الأردنية أن انقلاب البضاعة من على السيارة إلى أرض الشارع المائل يخرج عن مفهوم القوة القاهرة لأن السيارة لم تتقلب وكان بإمكان الناقل تربيط البضاعة داخل صندوق السيارة الشاحنة[2]. كما تختلف القوة القاهرة عن الحادث الجبري بينما تكون القوة القاهرة حدثت بعوامل مستقلة عن نشاط الناقل، وترجع لقوى الطبيعة أو القضاء والقدر كالبراكين والزلازل والفيضانات، فإن الحادث الجبري ينبعث من الداخل وينتج عن استعمال أداة النقل كوقوع حريق في محرك السيارة لدى تشغيلها[3]، وفي هذه الحالة فإن الناقل يكون مسؤولاً حتى لو لم يقصد التسبب في ذلك لأن هذا من المخاطر العاديه لاستغلال الحافلة وهو حادث فجائي متعلق بواسطة النقل وليس خارجاً عنها ومثاله انفجار الإطارات أو وفاة السائق بسكتة دماغية وهو يجلس خلف المقود أثناء القيادة أو انكسار مقود النقل [4].

وفي جميع الحالات السابقة الواردة في المادة 22/ب من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 فإن على الناقل إثبات وقوع القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ الشاحن ويعود تقدير اعتبار الواقعة قوة قاهرة أو عيباً ذاتياً أو خطأ جسيماً هي مسألة موضوعية تعود للقضاء على ضوء ما يقدمه الناقل من إثباتات، وبهذا الخصوص فقد قررت محكمة التمييز الأردنية ما يلي: " استقر الاجتهاد بأنه لا يكفي عدم ارتكاب الناقل أي خطأ أو بذله العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة من المسؤولية وإنما لا بد من أن يثبت هو وجود إحدى حالات الإعفاء القانونية "[5].

---

(1) إدوارد عيد، مرجع سابق، ص 400.
(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2004/1747 منشورات مركز قسطاس.
(3) محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي، 2011، ص 73.
(4) قرار محكمة النقض السورية رقم 7 لعام 1958 منشور في مجلة القانون عدد 2، عام 1958، ص 81، نقلاً عن عادل المقدادي.
(5) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2003/233: منشورات عدالة.

ثانياً: العيب الذاتي في البضاعة Inherent Vice

تضمنت المادة 22/ب من قانون نقل البضائع على الطرق أنه لا محل لمسؤولية الناقل عن هلاك وتلف البضاعة وضياعها والتأخير بتسليمها إذا كان السبب وجود العيب الذاتي بالبضاعة المشحونة والمقصود بالعيب الذاتي Inevitability كما تم تعريفه بالقاموس البحري بأنه:

"عطب ذاتي يلحق بالبضاعة وينتج عنه تلف بهذه البضاعة بدون مساعدة أي عامل خارجي وبفعله الطبيعي"[1] ومثال ذلك طبيعة هلاك شحنه من الفواكه من تلقاء نفسها، أو الاشتعال الذاتي لمواد ذات طبيعة متفجرة، وسبب عدم مسؤولية الناقل لهذا السبب من هلاك البضاعة هو صعوبة تفاديه لأنه يحمل الصفة الحتمية (An inheritability) وعادة لا توافق شركات التأمين على خطر العيب الذاتي الذي قد يصيب البضاعة، فإذا قام الناقل بنقل شحنة مبردة من عبوات العصير وتحت درجة تبريد مناسبة ومع ذلك وصلت الشحنة وتبين أن هناك نوعاً من البكتيريا قد تكاثر في العصير داخل العبوات، فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة لأن الهلاك كان بسبب العيب الذاتي الخاص بطبيعة البضاعة المنقولة وفي حالات قد يعود الناقل على المرسل إليه ليطالبه بالتعويض إذا تسبب التلف الذاتي وما ينشأ عنه بأضرار بواسطة النقل البرية أو بشخص الناقل نفسه أو من يمثله في التنفيذ كما لو انفجرت شحنة من الألعاب النارية المستوردة للاحتفالات من تلقاء نفسها أو تسبب في هلاك بضاعة أخرى منقولة على نفس واسطة النقل.

ثالثاً: خطأ المرسل أو المرسل إليه Consignor or Consignees Fault

إذا كان سبب الهلاك أو التلف أو التأخير بتسليم البضاعة ناتج عن خطأ المرسل أو الشاحن، فإن الناقل يبرأ من المسؤولية ويتصور ذلك عندما يرتكب المرسل / أو الشاحن خطأ أثناء تحميل البضاعة على ظهر المركبة البرية أو خطأ المرسل إليه عند تفريغ البضاعة من على ظهر السيارة في محل التسليم، وقد أكدت المادة (19) من قانون نقل البضائع على الطرق ذلك بالنص على: "يتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار

(1) Brown, Dictionary of Marine Insurance term, London 1980. P.188.

الناجمة عن تحميل أو تفريغ البضاعة من سيارة الشحن أو عليها ما لم يكن التحميل والتفريغ تم من قبل الناقل بطلب من الشاحن أو المرسل إليه".

وتتعدد صور حالات خطأ الشاحن أو المرسل إليه فقد أوردت المادة (20) من قانون نقل البضائع رقم 21 لسنة 2006 حالة عدم قيام الشاحن بوضع علامات على البضائع الخطرة تبين ماهيتها بدقة وعدم التصريح عنها. كما أن عدم وضع العلامات على البضائع قد يؤدي إلى ضياعها لعم وجود العلامات وقد يؤدي إلى هلاكها إذا كانت ذات طبيعة خطرة وسبب عدم اتخاذ التدابير المناسبة لطبيعتها هو عدم التصريح من قبل الشاحن. كما قد يقع الخطأ من المرسل إليه في حال تضمن العقد على أن يقوم المرسل إليه بتفريغ البضاعة ويتم تفريغها بطريقة وأدوات غير مناسبة تؤدي إلى حصول ضرر للبضاعة(1). إلا أن خطأ المرسل إليه يجب أن يكون هو السبب الوحيد لحدوث الضرر فإذا ترافق مع إهمال من جانب الناقل أو أحد تابعيه فالحكم يختلف وقد يتحمل الناقل جزءاً من المسؤولية (2).

في بعض الحالات يكون الخطأ غير ظاهر ولكنه قد يبعث على الشك فيقوم الناقل بتدوين تحفظاته وعند وصول البضاعة وتفريغها يظهر الخطأ اما بالحزم أو باختلاف في نوع البضاعة، وعليه فإن الناقل يتمسك بتحفظاته لدفع المسؤولية عن نفسه ويعد التحفظ المدون بوثيقة الشحن قرينة على الهلاك أو التلف إذا كان ناشئاً عن خطأ بالحزم أو راجعاً لطبيعة البضاعة وهذه القرينة هي من القرائن البسيطة ويجوز للمرسل أو الشاحن أن يثبت عكسها.

الفرع الثاني: النقل البري المتعاقب The Successive Land Carriage

قد يقتضي الأمر من الشركة الناقلة أن تتعهد بنقل البضاعة من مكان إلى آخر ولكنها قد توكل جزءاً من مرحلة النقل إلى ناقلين آخرين يضطلعون بالنقل في جزء من الطريق ويتعاقب بعضهم بالنقل وهذا هو النقل المتعاقب، وعليه فالنقل المتعاقب كما

---

(1) بالرغم من أن المادة 72 من القانون التجاري لم ينص على على اعتبار المرسل إليه سبباً مبرئاً للناقل عن الأضرار التي تحلق بالبضاعة إلا أن الفقه يميل إلى اعتبار خطا المرسل إليه مبرئاً للناقل. انظر أكرم ياملكي، مرجع سابق، ص 238. ومع ذلك فإننا نرى هذه المساءلة يمكن استنتاجها من نص المادة 19من قانون نقل البضائع على الطرق على أن الناقل لا يتحمل المسؤولية إذا قام الشاحن أو المرسل اليه بمهام التفريغ.

(2) عادل المقدادي، ص 204.

يعرفه البعض[1] ((هو عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة ناقلين الواحد منهم عقب الآخر، ولكنه يعد عملية واحدة بالنسبة للمرسل أو المرسل إليه)). وقد تقتضي الحاجة إلى تعاقب النقل إلى استعمال وساطة نقل تختلف عن بعضها البعض، فمثلاً قد يتم شحن البضاعة من العقبة بالسيارات الشاحنة إلى محطة القطار في عمان ليتم شحنها بالقطار إلى دمشق، وقد يتم شحن بضاعة من مدينة الحسن الصناعية في إربد على شاحنة برية إلى عمان، وفي عمان تتولى شركة نقل شحن البضاعة إلى ميناء العقبة لتصديرها.

هذا التعاقب بالنقل ودخول أكثر من ناقل في إتمام عملية النقل قد يثير إشكاليات حول تحديد مسؤولية الناقلين المتعاقبين إذا تبين وعند وصول البضاعة إلى المرسل إليه أن هناك هلاكاً أو تلفاً جزئياً أو كلياً أو إذا وصلت البضاعة متأخرة عن الموعد المتفق عليه أو المعروف عرفاً، وفي هذه الحالة يجب التمييز بين مسؤولية الناقل الأول (المتعاقد الأصلي) والناقل الأخير على النحو التالي:

أولاً: مسؤولية الناقل الأول المتعاقد

The Liability of the First Contracting Carrier

الأصل أن الناقل المتعاقد مع الشاحن الذي هو المسؤول تجاه الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أو عن التأخير بوصولها في مرحلة من مراحل النقل ما لم يثبت الناقل حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية وهي حالة القوة القاهرة أو العيب الذاتي أو خطأ الشاحن أو المرسل إليه، وتستند مسؤولية الناقل الأول المتعاقد إلى المسؤولية العقدية التي تربطه مع الشاحن فإذا كان اختيار الناقل الثاني المتعاقب من قبل المتعاقد الأصلي بواسطة عقد من الباطن، فإن الهلاك أو التلف إذا حصل في مرحلة النقل الثانية يتحمله الناقل الأصلي الأول وهو المسؤول عن التعويض وله أن يعود بعد ذلك على الناقل الثاني أو الثالث المتعاقبين. لأن عقد تنفيذ جزء من النقل للناقل المعاقب كان بين الناقل الأصلي والناقل التبعي أو المتعاقب، وقد يسأل على أساس وصفه في مركز الوكيل بالعمولة للنقل ويجعله متضامناً مع باقي الناقلين، حيث إن مسؤوليته هي تحقيق نتيجة تتمثل بإيصال البضائع إلى مقصدها النهائي.

(1) مصطفى كمال طه، العقود التجارية وعمليات البنوك، مرجع سابق، ص 100.

ثانياً: مسؤولية الناقل المتعاقب (الثاني أو الثالث)

Liability of Successive Carrier (Second or Third)

تبدأ مسؤولية الناقل المتعاقب بدءاً من مرحلة النقل المكلف بإنجازها ولحين تسليم البضاعة إلى ناقل آخر قد يكون أو لا يكون الناقل الأخير، ولا يسأل عن الهلاك أو التلف إلا في هذه المرحلة وهو غير مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في مرحلة النقل السابقة لتسلمه البضائع أو في مرحلة النقل التي تعقب تسليمه البضاعة إلى ناقل آخر، وإذا كان الناقل الأول هو المتعاقد معه فإنه يكون مسؤولاً اتجاه الناقل الأول المتعاقد أما إذا تم التعاقد معه من قبل الشاحن فإنه يكون مسؤولاً تجاه الشاحن والمرسل إليه.

ثالثاً: مسؤولية الناقل المتعاقب (الأخير) Liability of Succsive Carrier

رأينا أن المرسل إليه إذا لم يكن هو نفسه الشاحن ليس طرفاً في عقد النقل، ولكن القانون وانطلاقاً من خصوصية عقدالنقل أعطى المرسل اليه الحق بإقامة الدعوى المباشرة على الناقل عند وصول البضاعة متضررة [1]، وعليه فإن بعض التشريعات تعاملت مع الناقل الأخير كما هو لو كان الناقل المتعاقد الأول وهو المسؤول عن الضرر في أي مرحلة من مراحل النقل المتعاقب وهو الذي يقوم بالتسليم ويحمل مستند الشحن مستوفي الأجرة وله حق حبس البضاعة بحوزته وحق الامتياز عليها عند عدم دفع الأجرة.

إن منطق العدالة يقضي بأن لا يسأل الناقل عن تلف وقع للبضاعة في مرحلة سابقة على المرحلة التي قام بدور الناقل فيها، مما دعا القضاء الفرنسي إلى الأخذ بمعاملة الناقل الأخير معاملة الناقلين السابقين ولم يجعله مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي وقع في مرحلة النقل الذي قام بتنفيذه ناقل سابق[2]، إلا أن ذلك قد يتنافى مع الحالة التي يطلب فيها الناقل الأخير كل الأجرة المستحقة، فمقابل ذلك يبقى مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة في أي مرحلة من مراحل النقل، ولا يمنع الناقل الأخير إذا التزم بالتعويض أن يعود على أي ناقل سابق متعاقب حصل الضرر في الجزء الذي قام به.

---

(1) المادة 73 من قانون التجارة الاردني رقم 12 لعام 1966.

(2) محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي، 2011، ص 86.

رابعاً: تقدير شروط الإعفاء من المسؤولية للناقل البري ومبدأ تحديد المسؤولية Liability Exemption and Maximum Limits of Carrier Liability

رأينا التطور التاريخي لشروط الإعفاء عند الحديث في مجال النقل البحري وكيف أخذت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية تقلص من وجودها، بدءاً من قانون هارتر الأمريكي عام 1893 ومروراً باتفاقية بروكسل وتعديلاتها ببرتوكول فسبي Visby Rule وانتهاء باتفاقية هامبورغ وذلك حماية للشاحنين على حساب الناقلين ومالكي السفن، فهل يكون المبرر نفسه موجوداً في مجال النقل البري؟، وهل شركات النقل البري وأصحاب السيارات الشاحنة هم الطرف الأقوى لفرض إدراج شروط للإعفاء من المسؤولية عند التعاقد مع الشاحنين؟ وهل شروط الإعفاء من المسؤولية مخالفة للنظام العام أم أنها جائزة عملاً بمبدأ حرية التعاقد؟

هذا الموضوع كان مثار جدل قانوني مبكر أمام القضاء الفرنسي ففي عام 1874 حيث أخذ القضاء الفرنسي بصحة بعض شروط الإعفاء الاتفاقية ولكنه أبقى للشاحن إمكانية إثبات عكس ما جاء بشرط الإعفاء، إلا أن ذلك اصطدم بالواقع العملي وهو أن البضاعة تبقى طول فترة النقل تحت سيطرة الناقل، مما يضعف قدرة الشاحن أو المرسل إليه على إثبات ما جاء بشروط الإعفاء وبالتالي يصعب على الشاحن إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه. وقد دفع هذا الواقع المجحف للشاحن إلى إصدار القانون التجاري لعام 1995 حيث نص على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية في حالتي الهلاك والتلف الذي يلحق بالبضاعة ولم يشمل ذلك حالة التأخير [1].

خامساً: شروط الإعفاء في التشريع الأردني

Exemption Conditions in Jordanian Legislation

نصت المادة (2ف164) من القانون المدني رقم 43 لسنة 1976 وبالفقرة الثانية على ما يلي: "كما يجوز أن يقترن العقد بشرط فيه نفع لأحد العاقدين أو للغير ما لم يمنعه الشارع أو يخالف النظام العام أو الآداب وإلا ألغي الشرط وصح العقد ما لم يكن الشرط هو الدافع إلى التعاقد فيبطل العقد أيضاً". بمعنى أن الشرط الذي يشترطه أحد

(1) المادة 103 من القانون التجاري الفرنسي المعروف بقانون رابييه لعام 1995.

المتعاقدين للانتفاع في حالة إخلال الطرف الآخر بالتزام عليه هو شرط صحيح على أساس أن العقد شريعة المتعاقدين.[1]

وعليه فالمبدأ العام في القانون المدني هو جواز إدراج شرط ينفع أحد المتعاقدين ولكن بشروط وهي:

1- أن لا يمنعه أي تشريع نافذ.

2- أن لا يخالف النظام العام.

وبالرجوع إلى التشريع ذي العلاقة بالنقل البري، فقد نصت المادة (22) من قانون نقل البضائع على الطرق ما يلي: "مع مراعاة المادة 21 من هذا القانون، يضمن الناقل سلامة البضائع أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع بسببه أو نتيجة لإهماله أو تقصيره أو أي من تابعيه ويعتبر باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء أو تحديد مسؤولية الناقل أو أي من تابعيه عن الأضرار التي تصيب البضاعة". وجاءت الفقرة (ب) من ذات المادة لتحصر حالات الإعفاء القانونية بالنص عليها تحديداً وهي حالة القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي والتي يلزم إثباتها من قبل الناقل. وهذا تأكيد على عدم جواز شروط الإعفاء للاتفاقية وإلا تم إضافتها إلى جانب الحالات الثلاث المشار إليها بالفقرة (ب) من المادة (22) من القانون.

المطلب الثالث: مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البري
Land Carrier Liability Determiniation Principle

بدأ الحديث عن مبدأ تحديد المسؤولية في مجال النقل البحري وقد تم الأخذ به في النقل البري والجوي باعتبار أن الناقل وبعد حرمانه من شروط الإعفاء فلا بد أن يتم تحديد المسؤولية بحيث لا يستغرق تعويض الشاحن أو المرسل إليه ناقلته التي يستثمر بها كل ما يملك وأسوة بتحديد مسؤولية الناقل البحري، فقد أخذ قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 مبدأ تحديد الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البري، فجاء بالمادة (31) من القانون ما يلي:

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2098/2069. انظر أيضاً طعن محكمة النقض المصرية رقم294 سنة 22 ق جلسة 1956/3/22 س7، ص367.

"إذا وقع هلاك في البضاعة هي تحت يد الناقل أو لحقها تلف جزئي أو كلي أو جرى تأخر في إيصالها، في هذه الحالات تتحدد مسؤولية الناقل بحد أعلى للتعويض عن كل يوم كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المتضررة أو عن كل يوم في حال تأخر إيصالها، ويتم تحديد الحد الأعلى للمسؤولية بموجب نظام يصدر لهذه الغاية". وقد صدر نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل استناداً لقانون نقل البضائع على الطرق، ومن الجدير ذكره أن مبدأ تحديد المسؤولية من الخسارة يشمل كل حالات الخسارة سواء أكان ذلك حالة هلاك كامل أم تلف كلي أم جزئي أم ضرر ناتج عن التأخير في التسليم. وسوف نتناول هذا المطلب في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل رقم 9 لسنة 2014[1]

The Regulation of Maximum Compensation Limit of 2014

سنداً للمادة 31 / 1 من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 وتعديلاته فقد أصدر المشرع الأردني النظام رقم 9 لسنة 2014 يحدد بموجبه الحد الأعلى للتعويض التي يلتزم بها الناقل البري عند وقوع الخسارة بحيث لا تتعداه مهما كانت حجم الخسارة، وقد جاء بالمادة 3 من النظام الجديد ما يلي: "إذا وقع الهلاك في البضاعة وهي تحت يد الناقل أو لحقها تلف جزئي أو كلي وكانت قيمة البضاعة غير مبينة في وثيقة النقل يتم تقدير التعويض على أساس قيمة البضاعة الحقيقية في مكان الوصول وزمانه، أما إذا كانت البضاعة غير مبينة في مستند الشحن فإن قيمة التعويض لا تتجاوز عن هلاك البضاعة أو تلفها جزئياً أو كلياً مبلغ يعادل (دينار واحد عن كل كيلو غرام) من إجمالي وزن البضاعة الهالك أو التالفة".

ولم يكتف المشرع بتحديد التعويض بحد أعلى في حالة وقوع الضرر على شكل هلاك كلي أو جزئي للبضاعة، بل حدد الحد الأعلى للتعويض في حالة التأخير فقد تضمنت المادة 3 بالفقرة/ ب أن الناقل لا يلتزم في حال وقوع الضرر نتيجة التأخير في إيصال البضاعة إلا بمبلغ 25 (خمسة وعشرون) فلساً عن كل كيلو غرام من إجمالي وزن البضاعة التي تأخر الناقل في إيصالها وعلى أن لا تزيد عن مثلي أجور النقل المتفق عليها، إلا أن تحديد المسؤولية الذي يسجل لمصلحة الناقل لا يمكن الاستفادة منه إذا

(1) صدر نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل رقم 9 لسنة 2014 بمقتضى الفقرة أ من المادة / 31 من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006.

ثبت أن الخسارة أو التلف أو الضرر أو التاخير في تسليم البضائع كان بسبب فعل من أفعال التقصير المقصود.

وقد أتاح النظام لطرفي عقد النقل البري الاتفاق على حدود أعلى مما هو منصوص عليه بالمادة 3 من النظام[1] وبمفهوم المخالفة لا يجوز الاتفاق على تخفيض هذه الحدود التي نص عليها النظام واستدراكاً لتغير الأوضاع الاقتصادية واستمرار حالة التضخم فقد منح النظام الحق لمجلس الوزراء بناء على تنسيب مجلس هيئة تنظيم قطاع النقل صلاحية النظر بهذه الحدود سنوياً أو كلما اقتضت الظروف ذلك.

ونحن نرى على ضوء صدور نظام الحد الأعلى للتعويض في الآونة الاخيرة أن تحديد مسؤولية الناقل بدينار واحد لكل كيلوغرام فيه إجحاف كبير للشاحن أو المرسل إليه، حيث إن هذا المبلغ متواضع على ضوء انخفاض قيمة النقد ومقارنة مع قيمة البضائع المنقولة مما قد يغري بعض الناقلين للتصرف بالبضاعة أو الإهمال في نقلها ودفع قيمة التعويض بمقدار دينار واحد لكل كيلوغرام.

الفرع الثاني: تقدير التعويض Compensation Assesment

إذا ثبتت مسؤولية الناقل فيلزم بالتعويض، وقد أحال قانون نقل البضائع هذه المهمة لنظام يصدر لهذه الغاية، إلا أنه وبغياب هذا النظام فإن تقدير التعويض يخضع للقواعد العامة وفي حالة أو تلف البضاعة بصورة كلية أو جزئية دون أن تكون قيمتها مبينة في وثيقة النقل، فقد جاءت المادة (23) من قانون نقل البضائع لتنص على تقدير التعويض على أساس قيمتها الحقيقية في مكان الوصول وزمانه.

إلا أن ذلك لا يطبق إذا كانت البضاعة المنقولة نقلت وبناء على تصريح من الشاحن بأنها بضاعة عادية وتبين بعد وصولها متضررة بأنها بضاعة ثمينة ولم تكن مكشوفة للناقل لوجودها داخل طرود مغلقة ـ وحاوية، في هذه الحالة فإن مسؤولية الناقل تقدر على أساس الضرر الممكن توقعه عند التعاقد، وكل ذلك ما لم يرتكب الشاحن غشاً أو خطأً جسيماً.

---

(1) الفقرة ج من المادة 3 من نظام الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل رقم 9 لسنة 2014.

أما في حالة التأخير بوصول البضاعة، فإن التعويض يشمل قيمة الضرر الذي لحق بالبضاعة بالإضافة إلى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالمرسل إليه الناتجة عن التأخير، بما في ذلك انخفاض الأسعار أو فوات الموسم أو المنفعة، ومثال ذلك التعاقد مع ناقل لإيصال شحنة من الصحف اليومية الساعة الثامنة صباحاً إلا أن الناقل تأخر بإيصالها حتى الساعة الثامنة مساءً مما فوت إمكانية الانتفاع منها.

المطلب الرابع: دعوى المسؤولية على الناقل البري
Land Cariirer Liability Claim

تستند دعوى المسؤولية المقامة على الناقل البري إلى المسؤولية العقدية، وقد ترفع الدعوى من جانب المتضرر سواء أكان الشاحن أم المرسل إليه، فإذا أخل الناقل بإحدى التزاماته وتضررت البضاعة أو وصلت متأخرة فإن للمرسل له حق إقامة الدعوى المباشرة على الناقل البري بالرغم من أنه ليس طرفاً في العقد إلا أن القانون وبنص صريح أعطاه هذا الحق، فقد نصت المادة (73) من قانون التجارة وكذلك المادة (28) من قانون نقل البضائع على حق إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض عن أي أضرار لحقت بالبضائع بعد تسليمها للمرسل إليه، إلا أن القانون وقبل إقامة الدعوى اشترط وبالفقرة (ب) من ذات المادة وجوب توجيه إشعار خطي للناقل يشعره فيها عن الأضرار التي لحقت بالبضائع أثناء النقل ويجب توجيه الإشعار خلال مدة لا تزيد عن خمسة أيام من تاريخ تسليم البضاعة ويقع على الشاحن أو المرسل إليه تقديم طلب مستعجل للمحكمة المختصة لإجراء الكشف المستعجل على البضاعة لإثبات حالة البضاعة[1]. أما في حالة وجود تحفظات من قِبل المرسل إليه أو الشاحن على وثيقة الشحن عند وصول البضاعة فللمرسل إليه أو الشاحن حق إقامة الدعوى مباشرة ودون حاجة لتوجيه إشعار خطي للناقل، وفي حال استلام البضاعة وكانت آثار التلف أو التعيب بادية على الحالة الظاهرة للبضاعة ودون إبداء التحفظات ومرور المدة المحددة لتوجيه الإشعار وتم دفع أجرة النقل، فإن ذلك يعد قرينة على تسلم البضاعة بالحالة السليمة.[2]

(1) المادة 27 من قانون أصول المحاكمات المدنية.
(2) انظر المادة (15) من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 14 لسنة 2006.

الفرع الأول: تقادم دعوى مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع

Prescription of Liability of Carrier

احتساب مدة التقادم:

يقصد بالتقادم مرور الفتره الزمنية التي يمكن خلالها إقامة دعوى التعويض، فإذا لم ترفع الدعوى خلال هذه الفترة سقط الحق بإقامتها على الناقل. وقد حدد المُشرِّع الأردني لقانون التجارة الذي تعامل مع عقد النقل البري كعقد تجاري مدة التقادم بمدة سنة، فقد نصت المادة (76) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966 على ما يلي: "إن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة تبتدئ من يوم التسليم في حالة وجود التعيب، ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخر عن تسليمه "[1]. وجاءت المادة (32) من قانون نقل البضائع على الطرق رقم 21 لسنة 2006 لتحدد مدة التقادم بمدة سنة تبدأ من تاريخ تسليم البضائع أو من تاريخ الواجب تسليمها فيه، إلا أن الإشكال باحتساب مدة التقادم قد تثور عند عدم تحديد موعد متفق عليه للتسليم البضاعة حيث أغفلت نص المادة 65 من قانون التجارة معالجتها، وبهذا الخصوص فقد حدد نظام تحديد الحد الأعلى للتعويض عن مسؤولية الناقل البري للبضائع لسنة 2014 مفهوم التأخير الخاضع لتحديد الحد الأعلى هو التأخير في تسليم البضاعة من تاريخ الموعد المحدد للتسليم، فإن لم يحدد تاريخاً للتسليم فمن تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل في الظروف ذاتها.

وتجدر الإشارة أن التقادم القصير الذي حدده المشرع بمدة سنة لرفع دعوى المسؤولية عن الناقل يسري ما دام أن محل الإخلال متعلق بموضوع العقد، أما إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ما كان ليحصل لولا إقدام الناقل بأفعال تقوم على الغش أو القصد بإحداث ضرر، فإن التقادم ينقلب إلى تقادم تجاري مدة 10 سنوات وهي مدة التقادم التجاري.[2]

ويستفاد من نص المادة 65 من القانون التجاري، أن عدم وصول البضاعة في التاريخ الواجب تسليم البضاعة فيه هو اليوم الذي يجري بدء احتساب مدة التقادم المحددة بمدة سنة وسواء هلكت على الطريق أو تأخرت عن الوصول فلو كانت

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1997/1093، منشور على المجلة القضائية لسنة 1997، ص 432.

(2) زهير عباس كريم، حلو أبو حلو، الوجيز في شرح القانون التجاري، إربد - مركز حمادة للطباعة 2013، ص 330.

البضاعة مقرر لها أن تصل في 2014/4/1 ووصلت بتاريخ 2014/4/16، فإن مدة التقادم لا تبدأ من تاريخ 2014/4/16 بل تبدأ من التاريخ المتفق عليه لوصول البضاعة وهو 2014/4/1 ويخضع التقادم لأسباب الانقطاع الواردة بالقواعد العامة للتقادم بالقانون المدني فينقطع برفع الدعوى وإقرار الناقل، والإقرار المقصود هو الإقرار القاطع الذي يتضمن اعترافاً بحق صاحب البضاعة بالتعويض وتحمله المسؤولية عن تضررها أو فقدها.

الفرع الثاني: آثار التقادم Impact of Prescription

إذا مضت المدة اللازمة لإقامة الدعوى وهي سنة تقادمت دعوى مسؤولية الناقل البري وهي ليست من النظام العام، وعليه فإن القضاء لا يملك أن يرد الدعوى بناء على التقادم بل لا بد للناقل أو وكيله أن يتمسك بهذا الدفع والذي يجوز إثارته في مرحلة كانت عليه الدعوى فيمكن إثارته أمام محاكم الدرجة الأولى (الصلح والبداية) وكذلك يمكن إثارته أمام محكمة الاستئناف[1].

(1) المادة 176 من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني. انظر أيضاً عوض الزعبي، أصول المحاكمات المدنية - دراسة مقارنة - دار وائل للنشر، ط 1، عام 2003.

المبحث الثالث

النقل البري للأشخاص

Carriage of Passengers of Land

يعد انتقال الأشخاص من المستلزمات البديهية للحياة الإنسانية في أي مجتمع، فقد ينتقل الشخص الواحد إلى مكان عمله أو منزله أو سفره إلى مدينة أخرى أو بلد آخر وفي كل مرة يتعاقد مع ناقل ابتداء من ركوبه سيارة الأجرة داخل المدينة وحتى تعاقده مع أحد الشركات السياحية لنقله إلى بلد آخر بواسطة الحافلة أو السيارة. في هذا المبحث سنتعرض في مطالب عدة لماهيّة عقد النقل البري للاشخاص استناداً للقواعد العامة التي تحكم هذا العقد، وبشكل خاص عقد نقل البضائع وآثار هذا العقد وأساس مسؤولية الناقل على النحو التالي:

المطلب الأول: عقد نقل الأشخاص براً

Carriage of Passengers by Land Contract

تعتبر عقود نقل الأشخاص عن طريق البر من العقود الرضائية التي تنعقد بالإيجاب والقبول وعادة ما تتم هذه العقود مشافهة، فتعرفة النقل معروفة وما على المسافر إلا أن يقبل بالعرض المقدم ويستقل الحافلة ولا تحتاج إلى شكلية معينة، لأن النقل مقابل الأجرة هو عمل من الأعمال التجارية ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، ولسهولة انعقاد هذه العقود وقصر مدتها، فإن المشرع لم يفرد لها تشريعاً خاصاً كما فعل للنقل البحري والجوي، إلا أن تجارية عقد نقل الأشخاص اقتضت أن يخصص قانون التجارة بعضاً من مواده لتنظيم عقد نقل الأشخاص، فتم تخصيص المواد (77) للحديث عن ضمان نقل الأشخاص والمادة (78) للحديث عنه وأمتعة المسافر[1].

---

(1) وبالرغم من صدور قانون النقل العام للركاب المؤقت رقم 33 لسنة 2010 فإن هذا القانون لم ينظم عقد النقل البري للأشخاص فغاية القانون تنظيم مرافق النقل وتحديد وسائط النقل المستخدمة، وتميز النقل السياحي عن النقل العام والذي قصد به نقل الركاب وخدمات التأخير وخدمة سيارة الأجرة والنقل السياحي المتخصص وشروط منح التراخيص والعقوبات المفروضة على المخلين لأحكام القانون وإلغاء التراخيص ودور أمانة عمان المتعلقة بخدمات النقل الداخلية. انظر المواد (2، 3، 4، 7، 9) من قانون النقل العام للركاب المؤقت رقم 33 لسنة 2010.

وأمام محدودية التنظيم التشريعي لنقل الأشخاص عن طريق البر فلا بد من الرجوع إلى أحكام عقد نقل البضائع مع مراعاة الاختلاف بين طبيعة المنقول، ففي نقل الأشخاص لا يمكن للناقل حبس الراكب أسوة بالبضائع إذا لم يتم دفع الأجرة. وقد نصت المادة (1/79) من قانون التجارة على ما يلي: (يطبق أيضاً على عقد النقل القواعد الخاصة المتعلقة بمشاريع النقل العمومية).

الفرع الأول: ماهية وتعريف عقد نقل الأشخاص براً

Nature and Definition of Carriage of Passengers by Land Contract

يعتبر عقد نقل الأشخاص من العقود الرضائيه التي تتم بالإيجاب والقبول وهو أمر مسلم به للسيارات العمومية التي توجب الشوارع أو الشركات المعروفة لنقل المسافرين بين المدن أو بين الدول، وبمجرد ركوب المسافر للحافلة أو السيارة فهذا التصرف كاف للقبول بالعرض وبالتعرفة المعلنة مسبقاً وقد تكون محددة من السلطة العامة كما هو الحال بعدادات سيارات الأجرة المرخصة ورضائية العقد تأكدت بنص المادة ((1/77) من القانون التجارة التي نصت على:

تضمنت المادة الثانية من قانون النقل العام للركاب المؤقت رقم 33 لسنة 2010 على تعريف النقل العام، فقد نصت على أن النقل العام هو: نقل الركاب بجميع وسائط النقل العام على الطرق مقابل أجر بما في ذلك خدمات النقل المنتظم على خطوط محددة، وخدمات النقل وفق الطلب، وخدمات التأجير، وخدمات سيارات الأجرة (التاكسي)، والنقل السياحي المتخصص.[1]

إن التعاقد على نقل الأشخاص كالتعاقد على نقل الأشياء يتم بالإيجاب وحصول الرضى على أن ذلك لا ينفي الصفة الإذعانية للعقد، سيما وأن التعرفة محددة سلفاً ويمكن تعريف عقد نقل الأشخاص على أنه: (هو العقد الذي يكون غرضه الأساسي تأمين انتقال شخص من مكان غالي آخر في مقابل أجرة محددة)[2].

---

(1) حسب تعريف المادة الثانية من قانون النقل العام للركاب: يقصد بالنقل السياحي المتخصص "نقل أفراد ومجموعات سياحية في رحلات منتظمة وعارضة بالمركبة السياحية إلى الأماكن السياحية بما في ذلك الأماكن الأثرية والدينية للأغراض السياحية داخل المملكة وخارجها".

(2) د. بسام الطراونة، وباسم ملحم، شرح قانون التجارة الأردني (ج 1) دار الجوهرة للنشر والتوزيع عام 2004، ص 283.

الفرع الثاني: خصائص عقد نقل الأشخاص براً

charactaristics of land carriage of passengers contarct

يمكن استخلاص أن عقد نقل الأشخاص يشبه إلى حد كبير عقد نقل البضائع بخصائصه باستثناء أن محل العقد هو نقل شخص أو إنسان ويترتب على ذلك من آثار، فهو عقد رضائي (Consensual Contract) وملزم للجانبين (Bilateral Contract)، وهو من عقود المعاوضة (Commuatative Contract)، وهو عقد تجاري (Commercial Contract) بحكم المادة (6/ز) من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966، وتجنباً للتكرار نقول بإيجاز أن التعاقد يجب أن يصدر عن إرادة حرة وأن يكون الناقل سواء أكان شخصاً أم هيئة معنوية يتمتع بالأهلية القانونية وفي حالة شركات النقل يجب أن تكون الشركة مسجلة ومرخصة لمثل هذا النوع من ألنقل، كما قد يقوم بدور الناقل هيئة عادية مثل أمانة عمان أو مؤسسة النقل العام.

الفرع الثالث: إثبات عقد النقل البري للأشخاص

Proving the Carriage of Passenger Contract

نصت المادة (6/ز) من قانون التجاره الأردني على اعتبار عقود النقل بالبر أو الجو أو البحر هي من قبيل العقود التجارية، ولما كانت عبارة النقل جاءت عامة ومطلقة، فإن النقل البري يشمل نقل البضائع كما يشمل نقل الأشخاص، وإذا توصلنا إلى تجارية عقد نقل الأشخاص فإنه يخضع للإثبات بجميع طرق الإثبات، بالرغم من أن حصول المسافر على تذكرة السفر هو قرينة قاطعة على انعقاد العقد ودفع الأجرة[1].

أما بالنسبة للمسافر الذي يستقل السيارة أو الحافلة أو القطار فإن العقد بالنسبة إليه هو عقد مدني وبالتالي فلا يجوز للناقل التاجر إثبات العقد إلا بطرق الإثبات المدنية إلا إذا كان تاجراً وسافر لغايات ممارسة أعمال تجارية. ولا يبدأ سريان عقد النقل منذ التعاقد وشراء تذكرة السفر لأنه يمكن شراء التذكرة قبل مدة إقلاع الحافلة أو السيارة وقد يتم دفع ثمن التذكرة إلكترونياً وقبل الوصول إلى محطة السفر، ويبدأ سريان عقد النقل منذ الشروع بتنفيذ العقد ويصبح الناقل مسؤولاً عن سلامة المسافر

(1) إدوارد عيد، العقود التجارية، مرجع سابق، ص 387.

وينتهي بوصوله المحطة النهائية للحافلة ونزول المسافر منها. وقد أقر قانون المعاملات الإلكترونية الأردني وسيلة الدفع الإلكتروني [1].

المطلب الثاني: التزامات عقد نقل المسافرين
Obligations in the Passenger's Contract of Carriage

يرتب عقد نقل الأشخاص بطريق البر بين الناقل والمسافر عدداً من الالتزامات بتحمل كل طرف في العقد عدداً منها. وسنتناول التزامات كل طرف على النحو الآتي:

الفرع الأول: التزامات الراكب Obligations of Passenger

أولاً: دفع الأجرة Paying the Fare

من خصائص عقد النقل بشكل عام بما فيه عقد نقل الأشخاص هو أنه عقد تجاري وقد نظمه القانون التجاري، وبالتالي النقل المجاني يخرج عن مفهوم عقد النقل ويترتب على ذلك أن الالتزام الرئيس للمسافر هو دفع الأجرة، وعادة ما يتم دفع الأجرة للناقل عند بدء تنفيذ عقد النقل ويتم دفعها عند تسليم التذكرة وانتظار موعد بدء الرحلة إذا كانت الرحلات محددة ببرنامج زمني، وإذا بدأ نقل الشخص وطالت مدة الطريق لأسباب قاهرة فلا يجوز للناقل المطالبة بأجرة إضافية كما يقع على المسافر مراعاة النظام والتعليمات التي يعلنها الناقل.

ثانياً: الالتزام بتعليمات الناقل Following the Instructions of the Carrier

يجب على المسافر الالتزام بتعليمات وإرشادات الناقل المحددة سلفاً أو جرى تحديدها في تذكرة السفر أو عند توجيه الإيجاب إلى المسافر أو الراكب، وبهذه الحال فعلى المسافر الحضور قبل موعد الرحلة المحددة بالوقت، ولا يملك المسافر الاحتجاج على عدم انتظاره، كما يقع على الراكب عدم الإتيان بأفعال قد تهدد سلامته أو سلامة باقي الركاب، كالعبث بمفاتيح الكهرباء في الحافلة أو إخراج الرأس أو اليدين أو التدخين داخل الحافلة بالرغم من التنبيه المكتوب أو الظاهر للعيان داخل الحافلة، ويجوز للناقل إنزاله من الحافلة إن أصر على ذلك.

---

(1) تنص المادة 25 من قانون المعاملات الإلكترونية رقم 85 لسنة 2001 على ما يلي: "يعتبر تحويل الأموال بوسائل إلكترونية وسيلة مقبولة لإجراء الدفع ولايؤثر هذا القانون بأي صورة كانت على حقوق الأشخاص المقررة بمقتضى التشريعات ذات العلاقة النافذة المفعول".

الفرع الثاني: التزامات الناقل Obligations of Carrier

أولاً: نقل الراكب إلى المكان المقصود

Carriage the Passenger to Agreed Destination

الالتزام الرئيس للناقل هو نقل الراكب إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد ويقتضي الالتزام توفير مقعد للراكب إذا كان هناك تصنيف للمقاعد فحسب درجة السفر المتفق عليها، وكثيراً ما يسافر الشخص وبحوزته بعض الأمتعة والحقائب، وهذه تكون مشمولة بأجرة النقل ولا يلزم دفع أجر إضافي عليها ما لم تتجاوز الحد المسموح به. ورغم أن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة وهي إيصال الراكب سالماً إلى المكان المقصود إلا أنه غير مسؤول عن هلاك أو تلف الأمتعة التي يصطحبها الراكب معه والمقصود بالأمتعة: الحقائب كحقيبة السيدات وأكياس الهدايا والمشتريات البسيطة ولكن الناقل قد يسأل مسؤولية تقصيرية إذا كان فقد أو تلف الأمتعة كان بسبب خطأ الناقل أو أحد تابعيه[1].

يبدو أن ذلك يتفق مع روح المنطق بعدم مسؤولية الناقل عنها، ما دام أنه لم يرتكب خطأ، حيث إن هذه الأمتعة لم يجر تسليمها للناقل أو تدوينها بالتذكرة وهي تبقى تحت سلطة الراكب، ولم يتم مناقشة حملها أو الاتفاق على ذلك وإنما حملها هو من قبيل التسامح[2].

إلا أن الراكب قد يحمل معه حقائب ضخمة وبها أشياء ثمينة وقد تزيد عن الحد المقرر التسامح فيه فيتم تحميلها لقاء أجرة ويتسلم الراكب إيصالاً بتسليمها باعتبار نقلها موضوعاً لعقد نقل يضاف إلى عقد نقل الراكب[3]، وفي هذه الحالة فإن الناقل يكون مسؤولاً عنها بموجب عقد تبعي تسري عليه أحكام عقد نقل البضائع.

ثانياً: الالتزام بسلامة الراكب Commitment to Passengers Saftey

يلتزم الناقل بالمحافظة على سلامة الراكب أثناء عملية النقل إلى المكان المقصود فلا يكفي للناقل إيصال الراكب إلى المكان المقصود والمتفق عليه، ولكن يجب إيصاله سالماً وبذلك تتحقق الغاية، ولا يبرأ الناقل في حالة تعرض الراكب لأي

---

(1) محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لعام 2011، ص 74.
(2) محمد الفقي، العقود التجارية، مرجع سابق، ص 95.
(3) المادة 78 من قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1960.

أذى أو أصابه الا اذا أثبت الناقل أن الضرر الجسماني ما كان ليقع لولا ظهور قوة قاهرة أو خطأ من الراكب نفسه، وهذا ما أكدته المادة 77 من قانون التجاره الأردني.

ويبدو من ظاهر النص أن المشرع الأردني قد ربط عدم إخلال الناقل بالتزامه بإثبات حالتين هما إصابة الناقل نتيجه لحالة من حالات القوه القاهرة أو إصابة الراكب نتيجه خطأ منه ولم يتعرض إلى حالة إلحاق الضرر بالراكب نتيجة خطأ الغير، فلا يمكن مساءلة الناقل الذي لم يأتِ بخطأ عن سلامة الراكب الذي يتعرض لطلقة طائشة أثناء مرور الحافلة لإحدى المدن، كما لا يمكن القاء عبء المسؤولية على الناقل في حال قيام أحد المسافرين بالاعتداء على مسافر آخر. وقد قررت محكمة النقض المصرية أنه يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية حال تضرر المسافر من قبيل الغير أن لا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه أو أن يكون الخطأ وحده هو الذي سبب ضرراً للراكب[1].

ويمكن تصور حالات إخلال الناقل بالتزامه إن وصل المسافر إلى المكان المقصود وهو مصاب بجروح أو برضوض نتيجة التوقف المفاجئ أو السرعة الزائدة أو صدم حافلة أخرى نتيجة مخالفة قوانين السير أو التسبب بحريق في الحافلة وفشل الناقل بمكافحته نتيجة تعطل طفاية الحريق المحفوظة في الحافلة، وقد قرر القضاء الفرنسي أنه إذا احترقت الحافلة على الطريق وأصيب المسافر فإن الناقل يتحمل مسؤولية التعويض بمقدار الضرر المادي والمعنوي الذي نتج عن حادث الحريق وتكون مسؤولية الناقل مسؤولية تعاقدية وهي التزامه بتحقيق نتيجة تتمثل بإيصال المسافر سالماً[2].

ثالثاً: إيصال الراكب في الميعاد المتفق عليه Araival on the Agree Date

ينتقل الراكب من مكان لآخر تلبية لرغبة شخصية تدفعه للتواجد في مكان معين وفي وقت معين، ويقتضي عقد نقل الأشخاص بيان مدة النقل على وجه من الوضوح للمسافر، وفي أغلب حالات نقل المسافرين إلى مسافات بعيدة تفصح شركات النقل عن مواعيد الرحلات وأوقات الوصول إما من خلال ملصقات في مكاتبها أو قد

---

(1) قرار محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 300 سنة 31 ق جلسة 1966/1/27 س17 ع1، ص199.

(2) درج القضاء الفرنسي في بداية القرن الماضي على اعتبار الناقل مسؤول مسؤولية تقصيرية عند عدم وصول المسافر سليماً وعليه في هذه الحالة إثبات خطأ الناقل إلا أن تطور وسائل النقل وزيادة نسبة حصول حوادث على الطرق وصعوبة إثبات خطأ الناقل دفع القضاء الفرنسي إلى التحول وإلى اعتبار مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية عما يصيب المسافر من أضرار أثناء النقل، انظر بذلك إدوارد عيد، مرجع سابق، ص 391.

يتم تدوين ذلك في تذاكر السفر أو بناء على برامج الانطلاق والوصول المعلنة بوسائل الإعلام وعليه إذا حصل أن تأخر وصول المسافر إلى المكان المقصود ولمدة غير عادية فقد يلحق بالمسافر ضرر نتيجة هذا التأخير كعدم اللحاق بالرحلة الجوية المقررة نتيجة عدم الوصول إلى المطار بالوقت المعين أو فوات فرصة المقابلة لوظيفة أو المشاركة في مزاد علني محدد المدة.

المطلب الثالث: أساس مسؤولية ناقل الأشخاص

The Legal Basis of Carrier by Land Liability

يختلف عقد نقل الأشخاص عن عقد نقل البضائع وذلك لأن محل العقد في الأول هو نقل أشخاص بينما محل العقد في الثاني هو البضائع، وإذا سلمنا أن ناقل البضائع ملزم بتوصيلها إلى المكان المقصود سليمة أو كما تسلمها ومسؤوليته مسؤولية عقدية، فهل ينسحب ذلك على مسؤولية ناقل الأشخاص، هذا التساؤل آثار نقاشاً بدأ لدى القضاء الفرنسي، فقد ذهب القضاء الفرنسي سابقاً أن مسؤولية ناقل الأشخاص في حال أصيب الراكب أثناء النقل تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية وما على المسافر إلا إثبات خطأ الناقل، إلا أن هذا التوجه لدى القضاء الفرنسي واجه نقداً فقهياً واسعاً على اعتبار أن طبيعة عقد نقل الأشخاص هي نفس طبيعة نقل الأشياء باستثناء موضوع العقد وقد عاد القضاء الفرنسي عن هذا التوجه، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل عن سلامة المسافر يجب أن تكون عقدية ، فليس للراكب المتضرر إلا أن يشهر تذكرة السفر أو أن يثبت عقد النقل بجميع وسائل الإثبات باعتباره عقداً تجارياً بالإضافة لإثبات الضرر وبهذه الحالة فإن الناقل لا يمكن له دفع المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات أن سبب الإصابة هي حصول حالة من حالات القوة القاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير (Fault of third party) ويشترط أن لا يكون متوقعاً[1].

ويبدو أن عدداً من التشريعات العربية قد حذت حذو ما قرره القضاء الفرنسي فقد قررت محكمة النقض المصرية عام 1962 " إن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيله إلى الجهة المتفق عليها سليماً، وهو التزام بتحقيق غاية بحيث إذا أصيب الراكب فإنه يكفي أن يثبت أنه أصيب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويعتبر هذا منه إثباتاً لعدم قيام الناقل بالتزامه

(1) رزق الله الأنطاكي، الوسيط في الحقوق التجارية، الجزء الثاني، طبعة 1964، ص 610.

دون حاجة لإثبات وقوع الخطأ من جانبه" و هذا ينسجم مع ما قررته المحاكم البريطانية بأن مسؤولية الناقل عن إصابة المسافرين بحروق طفيفة وإصابات عدد منهم بحالات اختناق نتيجة الدخان هو الإخلال بالتزام عقدي وليس بناء على المسؤولية التقصيرية (Tort)[1].

الفرع الأول: أساس المسؤولية في القانون الأردني

Basis of Liability in Jordanian Legislation

قلنا أن التزام الناقل بنقل شخص معين من مكان إلى آخر لقاء أجر وبالتالي فإن مسؤوليته مسؤولية عقدية، إلا أن التعريف لم يتضمن التزام الناقل بإيصال الراكب إلى المكان المقصود سالماً، ولكن المادة (2/77) من قانون التجارة ألقت واجباً على عاتق الناقل بالقول:

(وهو يوجب على الناقل إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي المدة المتفق عليها وإذا وقع طارئ ما فإن التبعة الناشئة عن العقد تنتفي عن الناقل بإقامته السببية على وجود قوة قاهرة أو خطأ من قبل المتضرر)، ومما سبق يمكن تصور الضرر للراكب في عقد نقل الأشخاص بأنه الضرر الناتج عن عدم إيفاء الناقل بالتزاماته العقدية واستناداً لنص المادة المذكورة فمسؤولية الناقل هي نقل الراكب وهي مسؤولية عقدية وهو التزام يتوازى مع التزام الناقل بالمحافظة على سلامة الراكب وهو التزام بتحقيق نتيجة ولا يمكن للناقل دفع المسؤولية عنه إلا بأن يثبت القوة القاهرة أو خطأ الراكب كأن تتراكم الثلوج وتمنع استكمال الرحلة في الحالة الأولى أو أن يقوم الراكب بالنزول من شباك الحافلة ووقوعه على الأرض في الحالة الثانية.

ولكي تقوم مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزامه ينبغي أن يكون عقد النقل قد أبرم، وحيث إن عقد النقل كما أسلفنا هو عقد رضائي فإنه يكفي أن يستقل الراكب الحافلة مع عدم مخالفة الناقل لذلك، في حالة عدم اشتراط الحصول على تذكرة، أما إذا اشترط الحصول على تذكرة فينعقد العقد من لحظة تنفيذ عقد النقل وهي صعود المسافر إلى الحافلة أو القطار بعد شراء التذكرة، وعليه فإن الناقل لا يسأل عن الضرر الذي يصيب المسافر قبل سريان عقد النقل أو انقضائه بعد وصول

(1) Pemela Sellman, ibid,p 21.

المسافر، والتذكرة هي لإثبات عقد النقل وليس شرطاً لانعقاده، فإذا تسلل أحد المسافرين إلى الحافلة أو القطار دون شراء التذكرة فللناقل حق إنزاله من واسطة النقل لأنه لم يعبر رضاه، وقد يقوم الناقل بالتعاقد معه أثناء الرحلة ويستوفي الأجرة، وإذا حصل للمسافر المتسلل للحافلة دون الحصول على التذكرة أية أضرار فإن الناقل لا يسأل عن ذلك.

الفرع الثاني: حالات تحقق مسؤولية الناقل البري في عقد نقل الأشخاص

Materialization of Land Carrier Liability

أولاً: مسؤولية الناقل عن عدم إيصال الراكب

رأينا أن مصدر الالتزام الرئيس للناقل في عقد النقل هو نقل الراكب من مكان إلى آخر، وعليه فإن عدم تنفيذ العقد في الرحلات المجدولة وبعد شراء التذكرة أو الإخلال من قبل الناقل في تنفيذ العقد يعطي الراكب حق إقامة الدعوى عن الأضرار التي لحقت به جراء عدم تنفيذ العقد، كما أن إلغاء الرحلة في منتصف الطريق من قبل الناقل لتفادي حجز تنفيذي على الحافلة في مكان الوصول المقصود وعودة الحافلة بالمسافرين هو إخلال بالتزام رئيس للناقل ولا يبرأ الناقل منه إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذه يرجع إلى عمل شخص ثالث لم يكن في وسعه أن يتوقعه أو إلى خطأ صادر من المسافر أو بسبب ظرف قاهر[1].

ثانياً: مسؤولية الناقل عن التأخير بإيصال الراكب بالوقت المحدد

Carrier Liability of Delay in Arrival

أشارت المادة 77 من قانون التجارة عن وجوب إيصال المسافر سالماً إلى المحل المعين وفي مدة العقد المتفق عليها" ومعنى ذلك أن هناك التزاماً آخر هو إيصال الراكب في الموعد المحدد في العقد وعادة ما يكون مذكوراً في التذكرة أو النشرات التي يصدرها الناقل أو تعطى لدى الاستعلام عن موعد الوصول من أحد تابعي الناقل، ومسألة التأخير غير محددة بوقت ولكنها مسألة موضوعية تخضع لتقدير القضاء، ولا يكفي أيضاً حصول التأخير، بل لابد من حصول الضرر ويقع عبء إثبات ذلك على الراكب المتضرر".

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2004/765 (هيئة خماسية): منشورات عدالة.

ثالثاً: مسؤولية الناقل عن سلامة الراكب أو وفاته

The Liabilty of The Land Carrier in Case of Passenger Death

كما ينبغي على الناقل ضمان سلامة المسافر وعدم تعريضه للأذى (Bodily injury) منذ بدء الرحلة ويكون ذلك بتوفير المقعد المناسب له وتزويده بالإرشادات اللازمة لضمان سلامته فالسماح بالتدخين في حافلة تشير التعليمات بموجبها إلى عدم التدخين وتأثر أحد المسافرين من ذلك هو إخلال بواجب الحفاظ على سلامة المسافر، وفي حالة وفاة المسافر نتيجة صدم الحافلة التي يستقلها بسيارة أخرى بسبب السرعة الزائدة للحافلة الناقلة للمسافر فإن ذلك يرتب المسؤولية على الناقل نتيجة الإخلال بالتزام عقدي وهو التزام بتحقيق غاية لا ببذل عناية.[1]

قد يسفر تنفيذ عقد النقل عن وفاة الراكب بسبب حادث مروري كاصطدام الحافلة بأخرى أو بجدار أو انقلابها أو احتراقها، وبالتالي فإن الناقل يقع عليه مسؤولية إخلاله بالتزامه في إيصال الراكب سليماً من الأذى الجسدي ويُسأل الناقل في حال وفاة الراكب عن التعويض الذي تقدره المحكمة للورثة ويقسم عليهم حسب أنصبتهم الشرعية، وعادة ما يتضامن بهذه المسؤولية الناقل بموجب مسؤولية العقد والسائق بموجب أحكام الفعل الضار وشركة التأمين بموجب عقد التأمين. وقد تضمنت بعض التشريعات التزاماً طارئاً على الناقل في حالة وفاة الراكب وهو إبلاغ السلطات أو عائلة المتوفي والمحافظة على الأمتعة التي كانت بحوزته أثناء عملية النقل[2].

الفرع الثالث: أطراف دعوى المسؤولية في عقد نقل الأشخاص

Parties of Legal Action

الأصل أن الراكب المتضرر هو الذي يقيم دعوى المسؤولية على الناقل إلا أن هناك حالات قد يقيمها الورثة في حال وفاة المسافر أو المعالون من قبل المسافر. وسنتناول هؤلاء الأطراف على النحو التالي:

أولاً: المُدّعون Plainiff

إما أن يكون الراكب لحافلة النقل والمتعاقد مع الناقل، وبناء على المسؤولية العقدية فإنه يستطيع إقامة الدعوى ضد الناقل في حال أصيب بضرر جسدي نتيجة

---

(1) محمد السيد الفقي، العقود التجارية، منشورات الحلبي الحقوقية لعام 2011، ص 96.

(2) انظر المادة 305 القانون التجاري العراقي والمادة 468 من قانون التجارة الكويتي. نقلاً عن عادل المقدادي، مرجع سابق، ص 174، 175.

تدهور الحافلة أو اصطدامها بأخرى أو لأي سبب كان لم يحصل بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الراكب نفسه، ويستطيع الراكب إقامة الدعوى على الناقل في حال تأخير وصوله إلى المكان المقصود في الميعاد المحدد المتفق عليه ويقع على الناقل تعويضه في حال ثبوت الضرر اللاحق بالمسافر.

ومن الأشخاص الذين يحق لهم إقامة دعوى بناء على عقد نقل الأشخاص الورثة والمعالون وسنفصل في كل منهما على النحو الآتي:

1- أن يكون ورثة الراكب المتوفي Dead Passenger Successions:

قد يتوفى الراكب نتيجة تنفيذ عقد النقل قبل رفع دعواه ومع ذلك يكون أهلاً لاكتساب الحق في التعويض ولو بلحظة قبل الموت، وبالتالي فإن الورثة يتلقون هذا الحق في تركته ويحق لهم المطالبة به تأسيساً على تحقق مسؤولية عقد النقل الذي كان المورد طرفاً فيه، وهذا التعويض يختلف عن التعويض الذي يحق للورثة المطالبة به عن الأضرار المادية والأدبية[1] التي لحقت بأشخاصهم بسبب موت مورثهم، ويستند هذا الحق إلى قواعد المسؤولية التقصيرية وليس على سند من المسؤولية العقدية لأن التزامات عقد النقل إنما انصرفت إلى عاقديه[2] ويكون التعويض حسب حصص الورثة ففي حال إصابة الراكب وإقامة الدعوى من قبله ومن ثم وفاته فإن حقه في إقامة الدعوى ينتقل إلى الورثة استناداً للمسؤولية العقدية [3].

2- دعوى المعالين من غير الورثة Dependents Claim:

تنص المادة 3 من قانون أصول المحاكمات المدنية على حق صاحب المصلحة بإقامة الدعوى، ومنها دعوى التعويض بسبب وفاة الراكب ومن المؤكد أن للورثة وكذلك المعالين من قبله عدا الورثة الحق بإقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض استناداً إلى ما لحقهم من ضرر تمثل بانقطاع الإعالة أو المعونة التي كان ينفقها عليهم معيلهم المتوفي[4]، وكذلك عن الضرر المعنوي الذي أصابهم، ومثال ذلك ؛ زوجة الأب التي تعيش في كنف ولد زوجها وينبغي أن يثبت المدعي المعال من غير الورثة أن نفقتهم كانت واجبة على المعيل الراكب المتوفي [5].

---

(1) محسن شفيق في القانون التجاري الكويتي، ص 101.
(2) قرار محكمة النقض المصرية، الطعن رقم1180 سنة 47 ق جلسة 1981/4/29 س32، ص 1328.
(3) علي حسن يونس، العقود التجارية، ص 290.
(4) عادل المقدادي، مسؤولية الناقل البري في نقل الاشخاص، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1997 ص 241.
(5) زهدي يكن، ص 54.

ثانياً: المدعى عليه (الناقل المتعاقد)

Defendants Claim (Contractor Carrier)

تقام الدعوى عليه في حال إصابة الراكب أو التأخير بإيصاله إلى المكان المقصود وفي الميعاد المحدد، وكذلك في حال وفاة الراكب، وتستند الدعوى إلى إخلال الناقل المدعى عليه بالتزاماته في عقد النقل والمقصود بالناقل هو من يتولى ويدير عملية النقل وليس السائق الموظف بأجر لقيادة الحافلة أو القطار، فالراكب يتعاقد مع الشركة الناقلة التي تتولى عملية النقل إلا أن ذلك لا يعفي السائق من المسؤولية فتقام الدعوى عليه استناداً لقواعد الفعل الضار إذا نتج الحادث المؤدي للضرر أثناء عملية النقل، وقد عالج نظام التأمين الإلزامي مسؤولية الناقل والسائق وشركة التأمين فجعل مسؤولية جميع هؤلاء مسؤولية تضامنية في حال أقيمت الدعوى عليهم وإن اختلف الأساس القانوني لإلزام كل منهم[1]، كما أن التزام شركة التأمين بالمسؤولية التضامنية يقف عند حدود المبلغ المحدد، أما باقي المبلغ فيتم استيفاؤه من شركة النقل متضامنة مع السائق [2].

الفرع الثاني: تقادم مسؤولية الناقل البري

The Time Bar of Land Carrier Responsibility

بالرغم من أن عقد نقل البضائع بالطرق البرية هو عقد تجاري ومع ذلك فقد أفرد له قانون التجارة نصاً خاصاً بخصوص تحديد في التقادم، فقد نصت المادة 76 على مدة تقادم قصيرة وهي سنة تبدأ من التسليم في حالة وجود العيب، ومن اليوم الذي كان يجب التسليم في حالة هلاك الشيء أو تعيبه أو التأخير في تسليمه ويجب التأكد على أن هذه المدة مقتصرة على إخلال الناقل بالتزامه التعاقدي في حال نقل البضاعة، أما باقي تصرفاته التجارية فمدة التقادم هي مدة التقادم العادية المتعلقة بالأعمال التجارية وهي عشر سنوات[3]، أما بخصوص عقد نقل الأشخاص فقد أغفل قانون التجارة الأردني عن معالجته شأنه شأن كثير من التشريعات العربية بهذا الخصوص[4].

---

(1) ويكون التزام الناقل استناداً للمسؤولية التعاقدية في حين تكون مسؤولية السائق استناداً للمسؤولية التقصيرية.

(2) نظام التأمين الإلزامي على المركبات رقم 12 لسنة 2010.

(3) بسام حمد الطراونة، وباسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة الأردني، دار الجوهرة عام 2004، ص287.

(4) تفاوتت التشريعات العربية في تحديد مدة التقادم في حال وفاة الراكب فقد حددها القانون العراقي بمدة 3 سنوات من تاريخ الوفاة.

إن عدم النص صراحة على ذلك يدعونا إلى الرجوع إلى أحكام بالقواعد العامة للتقادم حيث لا يمكن قياسه بالتقادم المحدد بسنة في عقد نقل البضائع لأن المشرع لا يمكن له أن يغفل ذلك بشكل مقصود، وبالتالي فإن الرجوع للقواعد العامة يدعونا لإخضاعه للتقادم التجاري باعتباره عقداً تجارياً ومدة تقادمه عشر سنوات بخلاف ما يقول به البعض بأن مدة تقادمه خمس عشرة سنة الواردة بالقانون المدني[1] ومع ذلك فإننا نرى وتقصيراً لأمد المنازعات فإننا ندعو المشرع لتعديل القانون والنص صراحة على مدة تقادم اقصر أسوة بعقد نقل البضائع وتحديدها بمدة سنة من تاريخ الوفاة وقد أخذ القانون الكويتي بذلك[2].

(1) مصطفى كمال طه، الوجيز، ص 375، وعلي البارودي ص 281 محسن شفيق، الوسيط، ص 162.
(2) المادة 437 من القانون التجاري الكويتي.

الفصل السادس

النقل الجوي

المبحث الأول: التطور التاريخي للتشريعات الدولية الخاصة بالنقل الجوي

المبحث الثاني: عقد النقل الجوي

المبحث الثالث: تكوين عقد النقل الجوي

المبحث الرابع: عقد النقل الجوي للبضائع

المبحث الخامس: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال

المبحث السادس: دفع المسؤولية عن الناقل الجوي

المبحث السابع: تحديد مسؤولية الناقل الجوي

المبحث الثامن: دعوى مسؤولية الناقل الجوي

الفصل السادس

النقل الجوي

Carriage by Air

التمهيد Preface:

إذا سلمنا أن النقل البحري بواسطة السفن هو من أكثر وسائل نقل البضائع انتشاراً في العالم نظراً للكم الهائل من البضائع المنقولة وقلة تكاليف النقل فعلينا أن نسلم أن النقل الجوي هو أكثر أنواع النقل المعتمدة لنقل المسافرين إلى أماكن بعيدة في مختلف بقاع المعمورة ويعود ذلك إلى حرية التحليق في الفضاء الجوي الدولي الذي يخلو من العوائق(1)، كما ساهمت النهضة العلمية والصناعية التي طورت صناعة الطائرات في زيادة هامش الأمان والسلامة للانتقال بواسطتها حتى غدا النقل الجوي للمسافرين خارج حدود إقليمهم الوطني الوسيلة الأسرع والأمثل، ومن جهة أخرى فإن تطور العلاقات التجارية الدولية وشيوع ظاهرة العولمة الاقتصادية زاد من الاعتماد على الطائرة لنقل البضائع ذات القيمة العالية واعتبرت الطائرة بحق أداة اتصال دولي وقاري(2)، نظراً لسرعة وسلامة نقلها(3).

إلا أن التطور الذي لاحق صناعة الطائرات وزيادة الإقبال على اختيارها كوسيلة أكثر أمناً لنقل المسافرين والبضائع لم تمنع من ظهور إشكالات كما هو حال وسائل النقل الأخرى حيث إن احتمالات الأخطار المحيطة برحلة الطائرة لمسافات شاسعة لم يتم استبعادها كوقوع بعض حوادث سقوط الطائرات وما تبعه من سقوط ضحايا بشرية أو هلاك وتلف البضاعة المنقولة، نتيجة مواجهة الطائرة حوادث فجائية وقاهرة،

---

(1)The advantages of Air Transport could be concluded as the following:

1. Air Transport has the advantage a "free" way which is universal.
2. The nature of the Airway high speed are attainable.
3. Air Transport provide much shorter transit time than comparable surface routes, see Dennis Badger, Ibid, p. 62.

(2) محمد فريد العريني، محمد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، 2005، ص 395.

(3) محمد فريد العريني، محمد الفقي، مرجع سابق، ص 436.

وقد يطرأ ما يمنع استكمال رحلتها كحالات اختطاف الطائرات وتأخير وصولها وجميع هذه الأخطار متماثلة لجميع الطائرات التي تعبر الحدود الإقليمية في بيئة جوية واحدة وهذا ما أعطى النقل الجوي الصبغة الدولية، وفرض على المجتمع الدولي ومنظماته واجب التوافق على معاهدات وبروتوكولات دولية لتنظيم النقل الجوي، على ضوء ظهور أعراف خاصة بالطيران المدني وبالتالي الانتقال إلى مرحلة التشريع وصياغة الاتفاقيات الدولية التي كرس المجتمع الدولي جهوده لتشريعها ووضعها موضوع التنفيذ، وبادرت كثير من الدول لسن تشريعاتها الوطنية أو الأخذ بمبادئ الاتفاقيات التي سنتها المنظمات الدولية فتم التصديق على العديد من الاتفاقيات بعضها تعامل مع السلامة الجوية للنقل الجوي، أو تنظيم الاتفاقيات الدولية للملاحة الجوية كاتفاقية باريس لعام 1919، [1] واتفاقية شيكاغو لعام 1944 المعنية بأمن وسلامة الطيران [2]، ومن الاتفاقيات ما اجتهد بوضع الحلول القانونية المتعلقة بنقل المسافرين وأمتعتهم وبضائعهم فكانت اتفاقية وارسو 1929 ثم اتفاقية مونتريال السارية المفعول لعام 1999 والتي صادقت عليها أكثر من تسعين دولة حتى الآن وقامت العديد من الدول بإدخالها واعتمادها ضمن التشريع الوطني للطيران المدني. وفي الأردن صدر قانون الطيران الجوي رقم 41 لسنة 2007 والذي أقر بمرجعية اتفاقية مونتريال، ولا شك أن موضوع الطبيعة القانونية لعقد النقل لمسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وحدود مسؤولياته عن هلاك البضاعة أو تعيبيها أو نقصانها أو التأخر بإيصالها وحالات الإعفاء من المسؤولية وتحديد مسؤوليته ومسألة الاختصاص القضائي وتقادم دعوى المسؤولية شكلت المحاور الرئيسة للجهود الدولية عند صياغة هذه الاتفاقيات، وهذا هو المقصود شرحه ومناقشته في هذا الفصل من خلال المباحث التالية:

---

(1) تعتبر اتفاقية باريس لعام 1919 أول تعبير جماعي عن النظام القانوني الدولي للجو وطرق استخدامه وقد تضمنت حق الدول وسيادتها على الفضاء الجوي ومنح حق المرور البري، وقد اتبع ذلك عدة اتفاقيات في مجال الملاحه الجوية للطيران المدني ومن الاتفاقيات الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بشأن سيادة الدول على فضائها الجوي واتفاقية مونتريال الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة واتفاقية لاهاي 1970 الخاصة بمقاومة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات واتفاقية مونتريال لعام 1971 لمواجهة الأفعال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني وبروتوكول مونتريال لسنة 1988 الخاص بمكافحة أفعال العنف في المطارات الدولية واتفاقية مونتريال لسنة 1991 بشأن الكشف عن المتفجرات البلاستيكية.

(2) انعقد مؤتمر شيكاغو بحضور 51 دولة لمناقشة تحديد السيادة على الفضاء وإمكانية الإشراف المنظم على الطيران المدني ومبدأ حرية الملاحة الجوية وممارسة تجارة النقل الجوي، وقد أقرت الاتفاقية ما يعرف بالحريات الخمس.

المبحث الأول

التطور التاريخي للتشريعات الدولية الخاصة بالنقل الجوي

Historical Development of Air Carriage Legislation

ونظراً للصفة الدولية لعقد النقل الجوي، فقد بادر المجتمع الدولي إلى تكوين الاتفاقيات الدولية المنظمة للعلاقات الجوية الدولية[1]، وبمبادرة من الحكومة الفرنسية لعقد مؤتمر دولي لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي وانعقد الاجتماع عام 1923 بمشاركة 43 دولة وخرج المجتمعون بتصميم أكثر على ضرورة إيجاد اتفاقية دولية لتوحيد قواعد النقل الجوي، وكنتيجة لهذا التوجه تم تشكيل اللجنة الدولية للخبراء القانونيين الجويين (C. I. T. E. J. A) واجتمعت اللجنة المكونة في مدريد بإسبانيا عام 1928 وبعد مناقشات أعضائها الذين انقسموا بين مؤيد لاعتماد مسودة مشروع اتفاقي وبين اعتماد تقرير قدمه البلجيكي Deros حول مسائل تنظيمية للنقل الجوي رجحت كفة تبني التقرير ومناقشته على مستوى مؤتمر دولي موسع.[2]

في عام 1929 التئم المشاركون في مؤتمر دولي انعقد في وارسو (فارسوفيا) Warsowعاصمة بولندا وناقشوا تقرير لجنة الخبراء الذي تضمن البحث في مسؤولية الناقل الجوي ووثائق النقل المعتمدة وفي شهر أكتوبر من عام 1929 ولدت اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لعام 1929 وعرفت اختصاراً باتفاقية وارسو 1929 ووقع عليها على الفور ثمانية عشر دولة إلا أن الاتفاقية لم تسرِ على المستوى الدولي إلا عام 1933 بعد اكتمال تصديقات الدول الثلاثين المطلوبة حتى وصلت إلى أكثر من مائة وأربعين دولة. وسنتناول في هذا المبحث الاتفاقيات الدولية وتطورها وما وصلت إليه حتى ولادة اتفاقية مونتريال لعام 1999 ثم نتحدث عن اتفاقية مونتريال تحديداً من حيث نطاقها والملامح الأساسية لهذه الاتفاقية من خلال المطالب التالية:

---

(1) عيسى ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، عام 2008، ص13.

(2) عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، 2008، ط1، ص7.

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية International Conventions

ونحن نتناول هذا المطلب في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: اتفاقية وارسو (Warsow Convertion)

صدرت اتفاقية وارسو باللغة الفرنسية وتكونت من واحد وأربعين مادة موزعة على خمسة فصول جاءت على التوالي لتعالج نطاق تطبيق الاتفاقية، وثائق النقل، مسؤولية الناقل الجوي، الأحكام الخاصة بعمليات النقل المشتركة، الأحكام الختامية المتعلقة بالتصديق، والانضمام للمعاهدة وقد كان الهدف من الاتفاقية الأولى في عالم النقل الجوي هو تجاوز الإشكاليات القانونية الناتجة عن حوادث الطيران وإيجاد موازنة بين حقوق والتزامات الناقل وحقوق والتزامات شاحن البضاعة أو المسافر فقررت أن مسؤولية الناقل يجب أن تقوم على الخطأ المفترض في حال تعرض المسافر للأذى أو الوفاة، أو تعرض البضاعة للهلاك أو التلف أو التأخير في إيصالها إلى المكان المقصود، ومن أهم ما قررته الاتفاقية هو منع شروط الإعفاء التي درج بعض الناقلين الجويين على إدراجها بقصد التنصل من المسؤولية إلا أنها أتاحت المجال للناقل أن يثبت أنه بذل من العناية اللازمة لتفادي وقوع الخطر[1]، أو ما يكفي لإثبات عدم وقوع الخطأ من قبله أو تابعيه كما تم وضع مبدأ لتحديد المسؤولية بحيث لا يسأل الناقل بأكثر من حدٍ أقصى في حال التلف أو الأذى نتيجة خطأه المفترض، كما أخضعت اتفاقية مونتريال لأحكامها عدداً من أنواع النقل التي كانت مستثناة من أحكام اتفاقية وارسو.[2]

إلا أنه ورغم الإنجاز الدولي فإن الاتفاقية لم تصل إلى ميزان دقيق يوازن بين حقوق الناقلين وحقوق الشاحنين أو المسافرين، فقد كان تحديد المسؤولية يفضي إلى تقاضي تعويض غير منصف للمسافرين وأصحاب البضائع[3]، حتى أن بعض المحاكم في بعض الدول لم تأخذ به كما أن الولايات المتحدة بقيت متحفظة على تحديد

---

(1) مصطفى البنداري، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون/جامعة الشارقة، 2006 ص 273.

(2) من أنواع النقل التي استثناها من تطبيق أحكام اتفاقية وارسو: النقل على سبيل التجربة، النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، نقل الرسائل والطرود البريدية، نقل البضائع التي لم يحرر بشأنها مستند شحن جوي. انظر المواد 51. 2/2، 1/2 من اتفاقية مونتريال، والمادة 34 من اتفاقية وارسو و34 من بروتوكول مونتريال رقم 4 لسنة 1974.

(3) Schimittof Ibid, p.370.

المسؤولية بمبالغ متواضعة، بل إن إحدى المحاكم الأمريكية نظرت بدفع أحد الأطراف بعدم دستورية اتفاقية وارسو في دعوى منظورة تتعلق بحدود المسؤولية[1]، وقد تبع ذلك أن مجتمع الطيران الدولي حاول من خلال صياغته اتفاقيات وبروتوكولات تعديل وترميم ما كان يظهر من ثغرات في اتفاقية وارسو.

الفرع الثاني: برتوكول لاهاي 1955 (The Hague Protocol 1955)

كحال أية اتفاقية وبعد مرور عشرات السنين على وضعها موضوع التطبيق لا بد أن تكشف الممارسة والتطبيق بعض نقاط الضعف وتصبح عرضة للنقد، وهذا ما استمرت الولايات المتحدة بتصويبه إلى معاهدة وارسو احتجاجاً على تواضع الحد الأقصى للتعويض، هذا النقد أدى إلى توجه المجتمع الدولي لتعديل الاتفاقية فتم ذلك في مؤتمر لاهاي عام 1955، وانتهى المؤتمر بالخروج ببرتوكول لاهاي 1955 والذي أصبح سارياً عام 1963، حيث تم مضاعفة التعويض عن مسؤولية الناقل في حال نقل المسافرين بحيث أصبح 250000 فرنك بوانكاريه أي ما يعادل 16600 دولار أمريكي، كما حدد برتوكول لاهاي لأول مرة مفهوم الخطأ الذي يحرم الناقل من التمتع بقاعدة تحديد المسؤولية.[2]

الفرع الثالث: اتفاقية جوادالاخارا 1961 (Guadalajara Convention 1961)

أدى تطور النقل الجوي وزيادة النقل المتعاقب أو النقل من الباطن إلى الحاجة إلى تعريف الناقل الجوي مما دعى إلى الاجتماع في مدينة جوادلاخارا بالمكسيك عام 1961 والتي عرفت الناقل الفعلي أسوة بالناقل الجوي المتعاقد وقررت نظام المسؤولية دون تعديله على كلا الناقلين المتعاقد والفعلي إلا أن ذلك لم ينهِ سيل النقد لاتفاقية وارسو على موضوع تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى أن الولايات المتحدة ردت على تعديل جوادالاخارا بتقديم طلب بالانسحاب من اتفاقية وارسو في 15 تشرين أول عام 1965 لعدم أخذ الاتفاقية بالاعتبار مطالبة الولايات المتحدة برفع الحد الأقصى للتعويض للمسافرين.[3]

---

(1) In re Air crash in Bali, Indonesia 684F. 2d 1301 (the cir. 1982).

(2) إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق عام 2011، صفحة 174.

(3) انظر عاطف محمد الفقي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، تطور مسؤولية الناقل الجوي 2008، ص 10.

الفرع الرابع: اتفاقية مونتريال لعام 1966 (Montreal Agreement 1966)

مع استمرار النقد ومعارضة الولايات المتحدة الأمريكية وإصرارها على تعديل الحد الأقصى لمسؤولية الناقل ولا سيما أنها تستحوذ على أكبر عدد من الشركات النقل الجوي، قام اتحاد الطيران المدني International Air Transport Association والمعرفة اختصاراً باسم " الأياتا "[1] I. A. T. A بإقناع الولايات المتحدة بالعدول عن انسحابها [2] من اتفاقية وارسو وشركات النقل الجوي برفع الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل المسافرين إلى الولايات المتحدة أو المغادرين من مطاراتها.

وفي سياق جهود اتحاد الأياتا I. A. T. A عقد مؤتمر دولي في مدينة مونتريال بكندا وتوصل مندوبو عدد من شركات النقل الجوي إلى مضاعفة الحد الأعلى للمسؤولية في حالة الإصابة أو الوفاة للمسافرين إلى الولايات المتحدة أو المغادرين منها بحيث أصبح الحد الأقصى للتعويض 75000 دولار أمريكي تسعة أضعاف ما كان مقرراً، كما استبدلت معيار مسؤولية الناقل الشخصية إلى معيار موضوعي يقوم على تحمل التبعة على أساس الخطأ المفترض وعرف هذا الاتفاق باتفاق مونتريال لعام 1966.

ولا شك أن ما أسفر عنه هذا الاتفاق كان يصب بمصلحة المسافرين على حساب الناقلين، إلا أن ذلك بدوره تعرض للنقد على أساس أن ثمار هذا التعديل الذي يسجل لمصلحة المسافرين مقصور فقط على جنسيات المسافرين الأمريكيين، ولا يشمل باقي المسافرين في العالم مما أخل بمبدأ المساواة بين المسافرين من مختلف الجنسيات.

الفرع الخامس: برتوكول جواتيمالا 1971 (Protocol Guatemala 1971)

عهدت المنظمة الدولية للطيران المدني InternationalCivilAirlinesOrganization والمعرفة اختصاراً بـ "إيكو عام 1966 "[3] إلى مجموعة من الخبراء لدراسة وتقييم نظام

---

(1) أنشئ اتحاد النقل الجوي الدولي عام 1945 في هافانا يقع مقره العام في مدينة مونتريال (Montreal) ويمثل حوالي 240 شركة طيران دولية وتعمل على دعم أنشطة الطيران المدني وصياغة معايير خاصة بأمن الطيران والإجراءات المتخذة لحماية الطائرات ولا سيما بعد أحداث 11 ديسمبر في الولايات المتحدة بالإضافة إلى الاهتمام بتبسيط الإجراءات (Simplifying the Business) المتعلقة بالنشاطات الجوية للمسافرين. ومثال ذلك اعتماد تذكرة السفر الإلكترونية (electronic ticket) وهي تعمل أيضاً على الحد من المنافسة بين شركات الطيران عند تحديد أسعار التذاكر.

(2) هددت الولايات المتحدة بالانسحاب نهائياً من اتفاقية وارسو ما لم يعاد النظر في مبالغ التعويض بإرسال رسالة إلى الحكومة البولندية حيث إنها الدولة المودع لديها وثائق التصديق على الاتفاقية.

(3) أنشئت منظمة الطيران المدني(I. C. A. O) عام 1944 في شيكاغو وأعضائها من الدول وهي من منظمات الأمم المتحدة وتهدف إلى دعم أمن الطيران وتطور وتنظيم الطيران حول العالم. وتضطلع هدة المنظمة بوضع التعليمات والنماذج الضرورية لضمان فعالية سياسة أمن الطيران والبيئة الجوية. كما تقوم المنظمة بتفعيل التعاون الدولي في حقل الطيران المدني بين الدول الأعضاء البالغ عددهم 193 دولة.

https://www. facebook. com/permalink. php?id.

المسؤولية الموضوعية الذي تبناه اتفاق مونتريال، والتأمت اللجنة عام 1967 بباريس ورأت تشكيل لجنة فرعية لدراسة تعديل اتفاقية وارسو نظراً لتوالي التعديلات وتطور صناعة الطيران وزيادة وتيرة النقل الجوي وبعد عامين قدمت تقريرها في اجتماع مونتريال عام 1970 والذي ناقش ضرورة زيادة الحد الأقصى لمسؤولية الناقل مدفوعاً بتطور صناعة الطائرات وتقليل فرص الخسارة والإصابة وبسبب تواضع المبالغ المخصصة كحد أقصى للتعويض في ضوء التضخم النقدي العالمي، وعلى هذا تم عقد الاجتماع لمناقشة وإقرار ذلك في مدينة جواتيمالا عام 1971 وتبنى نظام المسؤولية كما هو في اتفاقية وارسو وقرر الرجوع عن المسؤولية الموضوعية التي تم اعتمادها في اتفاق مونتريال واستبدالها بمبدأ تحمل التبعة فيما يتعلق بعقد نقل الأشخاص في حين بقيت المسؤولية عن تأخير الأمتعة أو هلاك البضائع تقوم على الخطأ المفترض[1]، إلا أن هذا البرتوكول لم ينل العدد المطلوب من مصادقة الدول ولم يدخل حيز التنفيذ.

الفرع السادس: بروتوكولات مونتريال الأربعة 1975 (Montreal protocol 1975)

بالرغم من تعديل الحد الأقصى لمسؤولية الناقل جراء إصابة المسافر أو وفاته إلى حد مقبول، إلا أن زيادة وتيرة الشحن الجوي للبضائع بقيت دون معالجة جدية حول الحد الأقصى للناقل مما دعي اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني I. C. A. O لتشكيل لجنة لمراجعة اتفاقية وارسو في الجانب المتعلق بشحن البضائع بالطائرة.

وقد أسفرت اجتماعات اللجنة المشكلة في المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في مونتريال بكندا عن ظهور مشروع تقديم أربعة بروتوكولات. ويتعلق البروتوكول الأول والثاني باعتماد حقوق السحب الخاصة لصندوق النقد الدولي عوضاً عن الفرنك الذهبي الذي كان معتمداً في السابق لتحديد مسؤولية الناقل، أما البروتوكولان الثالث والرابع فهما أيضاً متعلقان بمسؤولية الناقل بالإضافة إلى أن البروتوكول الثالث يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين والتي تم بحثها في اتفاقية جواتيمالا Guatemala protocol أما البروتوكول الرابع فقد خصص للنقل البريدي ورفع من حدود المسؤولية على الناقل بهذا الخصوص، وبالرغم من عدم حصول هذه

(1) إلياس حداد، النقل الجوي، مرجع سابق، ص 176.

البروتوكولات على نصاب التصديقات اللازمة إلا أن بعض الدول أدخلت بعض هذه البروتوكولات إلى تشريعاتها الوطنية.[1]

بتعديل نظام المسؤولية في حال نقل البضائع والأخذ بفكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية الناقل باستثناء (الأضرار الناتجة عن التأخير بوصول البضائع والأمتعة)، وتمت الموافقة في عام 1975 على بروتوكول تحمل المسؤولية مع ثلاثة بروتوكولات أخرى منها بروتوكول اعتماد حقوق السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR) كوحدة نقدية مرتبطة بصندوق النقد الدولي (IMF) بدلاً من الفرنك الذهبي (Gold franc) عند احتساب التعويض وتحديد مسؤولية الناقل الجوي[2]، إلا أن هذه البروتوكولات بقيت مجرد نصوص ولم تدخل حيز التنفيذ.

المطلب الثاني: اتفاقية مونتريال لعام 1999
(Montreal Convention 1999)

لم تكتسب الاتفاقيات والبروتوكولات المتلاحقة منذ صدور برتوكول لاهاي شرعية التطبيق بسبب عدم نيلها موافقات التصديق المطلوبة من الدول لإقرارها باستثناء بروتوكول لاهاي، وقد أسفر ذلك عن بعثرة تشريعية دولية واضحة[3] عبرت عن عدم الرضى اتجاه تطبيق بعض نصوص برتوكول لاهاي مع اتفاقية وارسو التي صيغت في عام 1929 وكانت انعكاساً لظروفها الزمانية التي تغيرت. كل هذا دفع بالمجتمع الدولي إلى التوصل إلى اتفاقية تراعي متطلبات عصر الطيران وتنصف المسافرين والشاحنين وبنفس الوقت تراعي مصالح الناقلين المشروعة والتي سنستعرضها من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: الجهود الدولية للتوصل لاتفاقية مونتريال International Efforts

بعد مرور أكثر من سبعين سنة من الخدمة لاتفاقية وارسو حصلت فيها تطورات طالت صناعة الطائرات وزيادة نقل البضائع عن طريق الجو مما كشف عن كثير من

(1) دخلت بريطانيا البروتوكول الأول والثاني في عام 1985 في تعديل لقانون النقل الجوي البريطاني لعام 1961.
(2) Schmitthoff, The Law and Practice of International Trade, SWEET & MAXWELL, 2012 P. 372.
(3) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، الكويت، مجلة النشر العلمي 2000، ص 7.

مواضع الخلل، كما أن الاتفاقيات اللاحقة المعالجة لبعض النقاط فشلت في سد الثغرة الرئيسة التي بقيت مفتوحة في اتفاقية وارسو وهي عدم الوصول إلى آلية لتوحيد قواعد المسؤولية واستمرار موضوع التذمر بين الناقلين من جهة والمسافرين أو الشاحنين من جهة أخرى، كل هذا دفع بمنظمة I.C.A.O عام 1995 لتكلف اللجنة القانونية لإعداد مشروع لدراسة اتفاقية وارسو وتحديثها وإدخال المعالجات التي خرجت بها الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها التي سبق الإشارة إليها.

وفي شهر أيار من عام 1999 عقد مؤتمر مونتريال لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي بحضور 121 دولة و11 منظمة إقليمية، وخرج المؤتمر بإقرار اتفاقية جديدة بدلاً من اتفاقية وارسو وبرتوكولاتها المعدلة ووقع عليها 106 دول ومنظمة اقليمية واحدة وعرفت الاتفاقية "باتفاقية مونتريال"[(1)] لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي لعام 1999 The Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for interactional Air 1999 وتعرف اختصاراً "باتفاقية مونتريال" وتعتبر اتفاقية مونتريال اتفاقية جديدة بديلة[(2)]، ولكنها غير مُلغية لاتفاقية وارسو (Warsaw Convention) لعام 1929[(3)]، وتعد اتفاقية مونتريال من أحدث وأشمل المعاهدات المتعلقة للنقل الجوي الدولي ويجري تطبيقها إذا كان طرفا النزاع من دولتين موقعتين على الاتفاقية، أما إذا كان طرفا النزاع يتبعان دولتين إحداهما منضمة إلى الاتفاقية والأخرى لن تنضم فإن اتفاقية وارسو هي التي تطبق في هذه الحالة. وقد تميزت اتفاقية مونتريال ببعدها الإصلاحي الرئيس فيما يتعلق بنقل المسافرين والأمتعة أكثر مما تضمنته فيما يتعلق بنقل البضائع، بقي التغيير الجوهري فيما يتعلق بنقل البضائع هو الإقرار باعتماد الوثائق الإلكترونية (Electronic Documentation) ورفع حدود المسؤولية للناقل الجوي

(1) www. ciffa. com/news/2003/2003_10_09 _ 01. asp.

(2) Bartholomew J. Banino, Air Carrier Liability under the Montreal Convention, The Brief Volume 38 No. 3 spring 2009, P. 22.

(3) نصت المادة 1/55 من اتفاقية مونتريال على ما يلي: (ترجيح هذه الاتفاقية على أية قواعد تطبق على النقل الجوي) ويستفاد من النص أنه لم يجرِ إلغاء اتفاقية وارسو ولكن العمل بها أخذ يتلاشى وأصبحت اتفاقية مونتريال بحكم الواقع هي الاتفاقية المطبقة.

وخصوصاً في حالة الوفاة[1]، وإقرار الدفعات المسبقة لذوي المتوفين، وإقرار حق المصاب أو ذوي المتوفى برفع الدعوى حيث هو مقيم[2] وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ منذ أواخر عام 2003 وقد حررت بست لغات ومنها اللغة العربية وتتكون من 57 مادة موزعة على سبعة فصول تتناول على التوالي الموضوعات التالية:

نطاق تطبيق الاتفاقية (الفصل الأول) وثائق النقل والتزامات أطراف عقد النقل (الفصل الثاني) ومسؤولية الناقل الجوي ومدى التعويض عن الضرر (الفصل الثالث) والنقل متعدد الوسائط (الفصل الرابع) والنقل الجوي الذي يقوم به الشخص غير الناقل المتعاقد (الفصل الخامس) وأحكام أخرى خاصة بالتطبيق الإلزامي للاتفاقية والتأمين من المسؤولية (الفصل السادس) أحكام ختامية تتعلق بالتصديق على الاتفاقية والتصديق عليها وسريانها وعلاقتها باتفاقية وارسو وتعديلاتها والتحفظات (الفصل السابع).

الفرع الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية مونتريال

Scope of Application of Montreal Convetion

جاءت اتفاقية مونتريال لحل الإشكالات التي قد تثور في تنفيذ عقد النقل الجوي وتضمنت النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكام الاتفاقية، حيث جاء في المادة الأولى على أن: " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع

---

(1) The convention provides, among other things, for:
- Unlimited liability in the event of death or injury of passengers.
- Advanced payments to meet immediate needs.
- The possibility of bringing a law suit before the courts in the passenger's principal place of residence.
- Increased liability limits in the event of delay.
- The modernisation of transport documents(electronic airway bills and tickets).
- The clarification of the rules on the respective liability of the contractual carrier and the actual carrier.
- The obligation for air carriers to maintain adequate insurance.

(2) Under the Montreal Convention the liability limits are set in Special Drawing Rights (SDR) which are a mix of currency values established by the International Monetary Fund (IMF). The current value of an SDR in Euro is available on the IMF's website. The liability limits are reviewed every 5 years. www. citizensinformation. ie ›.

تقوم به طائرة بمقابل ولا تسري ايضاً على النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي ".

ويمكن لنا أن نستنتج من النص المشار إليه أعلاه على ضرورة توفر شروط معينة لتوفير صفة النقل الدولي وبالتالي يمكن تطبيق أحكام المسؤولية حسب الاتفاقية. ومن هذه الشروط:

الشرط الأول: أن تكون وسيلة النقل الجوي طائرة[1]

وبالرغم من عدم إيراد تعريف للطائرة باتفاقية مونتريال إلا أن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 للسلامة الجوية أوردت تعريفاً للطائرة على أنها: "كل آلة تستطيع التحليق في الجو بواسطة رد فعل الهواء غير المنعكس من سطح الأرض"[2]، وبالتالي فإن الطائرة الشراعية لا تدخل ضمن تعريف الطائرة بينما تدخل الطائرة العامودية ضمن التعريف[3].

الشرط الثاني: أن يكون النقل دولياً بمعنى أن تكون نقطة الإقلاع ونقطة الهبوط في المقصد النهائي واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو إقليم دولة واحدة طرف

وعليه فالنقل بين نقطتين إقلاع وهبوط داخل إقليم دولة واحدة لا تعتبر نقلاً دولياً[4] ويستوي أن يكون النقل بواسطة ناقل واحد أو عدة ناقلين متعاقبين إذا كان بين دولة طرف بالاتفاقية، ودولة ليست طرف ولا تفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.

الشرط الثالث: أن يكون النقل مقابل الأجر

بإعتبار أن ذلك هو النقل التجاري الذي يميزه عن النقل المجاني أو التبرع بالنقل ومع ذلك تسري أحكام الاتفاقية على بعض عمليات النقل الجوي المجاني إذا قامت

---

(1) المادة 1/1 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(2) fixed wing aircraft that is heavier than air, propelled by a screw PROPELLER or a high - velocity jet ، and supported by the dynamic reaction of the air against its wings.

عاطف الفقي، مرجع سابق، ص 27.

(3) وعرفت المادة الثانية من قانون الطيران المدني الأردني الطائرة على أنها: "كل آلة تستمد بقاءها في الجو بفعل ردود الهواء وغير ردود الهواء المنعكسة على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والطائرت العمودية والشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثنائية".

(4) المادة 1/1 من اتفاقية مونتريال الدولية.

بتنفيذه إحدى مؤسسات النقل الجوي[1] كنقل طاقم الطائرة بالمجان أو أحد موظفي شركة الطيران[2].

الشرط الرابع: أن يكون النقل بموجب عقد لغايات نقل الأشخاص أو البضائع

مع أن هذا الشرط غير منصوص عليه في اتفاقية مونتريال إلا أن البعض يرى أنه يمكن استنباط من عبارة "وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف" الواردة في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى من هذه الاتفاقية وعليه فلا يمكن أن يكون النقل إلا بموجب عقد[3] ونحن نؤيد ذلك ونضيف أن الاتفاقية تضمنت الكثير من الإشارات إلى العقد، كالناقل المتعاقد، وأطراف العقد وعبارات أخرى. ويسري نطاق الاتفاقية م/2 على نقل المواد البريدية والنقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 1 من اتفاقية مونتريال ويكون الناقل مسؤولاً فقط اتجاه إدارة البريد المختصة.[4]

---

(1) المادة 1/1 من اتفاقية مونتريال الدولية.

(2) محمود الكندري، ص 34.

(3) محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، ص 49.

(4) انظر نص المادة 1 من اتفاقية مونتريال التي تحدد نطاق تطبيق الاتفاقية كما هو موضح سابقاً.

المبحث الثاني

عقد النقل الجوي

Carriage by Air Contract

ما يميز عقل النقل الجوي عن غيره من عقود النقل هو أن وسيلة النقل هي الطائرة التي تسلك طريقها عبر الأجواء، وعليه يمكن تعريف عقد النقل على أنه: "عقد يبرم بين الناقل الجوي من جهة والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى ويلتزم به الناقل بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو بواسطة الطائرة من مكان إلى آخر خلال مدة محددة لقاء أجرة محددة "[1].

المطلب الأول: ماهية عقد النقل الجوي وتنظيمه القانوني

Nature and Legal Organization of Carriage by Air Contract

ويخضع عقد النقل الجوي للقواعد العامة للعقود من حيث توافر الرضى والمحل والسبب، ومحل العقد في حالة نقل الأشخاص هو الإنسان، ويضيف البعض أن جثث الموتى تصنف على أنها محل عقد نقل الأشخاص وليس البضائع[2]، بينما محل العقد في حالة نقل البضائع هي البضائع وينبغي أن يكون المحل وموجوداً أو قابلاً للوجود كما ينبغي أن يكون مشروعاً، فلا يجوز نقل شحنة من المخدرات أو المهربات الأثرية إذا كان الناقل على علم بها ولكن يجوز نقل الغازات السامة والمواد الخطرة والنووية والنظائر المشعة بعد الحصول على تصريح مسبق من الرئيس التنفيذي لهيئة الطيران المدني الأردني[3]، أما سبب العقد فهو مفترض بطبيعة التعامل التجاري في حال نقل البضائع أو الحاجة الإنسانية للتنقل وهي حرية إنسانية لصيقة لحياة الإنسان ومن خصوصياته. يخضع عقد النقل لأحكام اتفاقية مونتريال التي تم الإشارة إليها في قانون الطيران المدني رقم 41 لعام 2006 إلا أن ذلك يعني تطبيق القواعد العامة أينما كان لذلك ضرورة وخصوصاً بالأمر المتعلق بقواعد الإجراءات القضائية.

---

(1) محمد العريني ومحمدالفقي، ص 501.

(2) محمد العريني والفقي، ص 462.

(3) المادة 1/34 من قانون الطيران المدني الأردني.

المطلب الثاني : خصائص عقد النقل الجوي

Chorarcteristics of Air Carriage Contract

لا تختلف خصائص عقد النقل الجوي عن عقود النقل الأخرى فهو عقد رضائي يتم بتلاقي الإيجاب والقبول دون حاجة إلى إجراء شكلي معين، فقد يتم حجز مقعد لمسافر بالبريد الإلكتروني أو الفاكس وبناء على التعامل المسبق مع شركات الطيران ويعتبر ذلك قبول بناء على دعوة الإيجاب المفتوحة من قبل شركات الطيران للتعاقد، أما صرف التذكرة أو السليب (Slip) أو وصل دفع ثمن التذكرة فهو وسيلة إثبات عقد النقل، وكذلك الحال عند تنظيم مستند الشحن الجوي للبضائع فهو ليس متطلب انعقاد بل هو لغايات إثبات العقد[1] ويجب أن يصدر القبول عن إرادة حرة من المسافر أو الشاحن[2]، وقد نصت اتفاقية مونتريال لعام 1999 على رضائية العقد من خلال نص المادة 3/ف5 ومفادها أن عدم مراعاة البيانات أو عدم تسليم التذكرة لا يؤثر في صحة عقد النقل الجوي وهو من العقود التجارية بصريح نص المادة السادسة من قانون التجارة الأردني[3]، وعليه فلا يتصور نقل جوي مجاني في شركات الطيران التجارية، ويترتب على اعتبار العقد تجارياً أنه يجوز إثبات العقد أو ما يتعلق به بجميع طريق الإثبات، وإذا كان المسافر أو من يقوم بشحن أثاث منزله من غير التجار فإن العقد يكون تجارياً للناقل ومدنياً للمسافر ولا يجوز والحالة هذه للناقل مواجهة المسافر إلا بوسائل الإثبات المدنية.

وعقد النقل الجوي هو أيضاً عقد ملزم للجانبين ويرتب التزامات على كل طرف فيه، فمقابل تعهد الناقل بنقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى أخر بطائرته يلتزم المسافر أو الشاحن بدفع الأجرة، ويمكن القول أيضاً أن عقد النقل الجوي يحمل صفة الإذعان فشروط السفر والشحن متماثلة لدى جميع شركات الطيران حيث يتم تحديد وزن الأمتعة المسموح ومواعيد تنفيذ عقد النقل ومقدار الأجرة المحددة سلفاً مما يضيّق هامش المفاوضات عند إبرام عقد النقل، والصفة الإذعانية لعقد النقل الجوي لا تتناقض مع طبيعة رضائية العقد، فالإذعان لا يفسد الرضى، كما أن الإذعان ليس

---

(1) م3/ 5 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(2) العريني والفقي، ص 505.

(3) فقد نصت المادة (6) من قانون التجارة الأردني على ما يلي: 1 ـ تعد الأعمال التالية بحكم ماهيتها الذاتية أعمالاً تجارية برية. .... ز: النقل براً أو جواً أو على سطح الماء.

عقداً غير مشروع، بل هو مشروع ولكن هناك طرف قوي يملي شروطه المحددة مسبقاً مع طرف ضعيف لا يملك مناقشتها وما عليه إلا الموافقة عليها[1].

ومن خصائص عقد النقل الجوي انه يقوم على الاعتبار الشخصي فنظراً للطبيعة الدولية لهذا النقل حيث تجتاز الطائرة حدود الإقليم الوطني في السفر خارج البلاد تقتضي أن تكون تذكرة السفر شخصية ولا يجوز استعمالها من الغير بعكس عقد النقل البري[2].

المطلب الثالث: المرجعية التشريعية لتنظيم عقد النقل الجوي

Legislative Reference to Air Carriage Contract Organization

بالرغم من التعريف لعقد النقل بشكل عام الوارد في المادة 68 من قانون التجارة الأردني على اعتبار أن أعمال النقل هي من قبيل الأعمال التجارية بحكم ماهيتها الذاتية سواء أكانت على الأرض أم في البحر أم في الجو، إلا أن القانون التجاري ومن خلال نص المادة 79 من قانون التجارة رقم (12) قد ترك تنظيم عقود النقل المختلفة للقوانين الخاصة بتنظيم كل نوع من أنواع النقل مع مراعاة الاتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة الجوية المصادق عليها والنافذة في المملكة.

وبناء عليه فإن التشريعات القانونية الواجب الرجوع إليها لتنظيم عقود النقل الجوي والبتّ في المنازعات الناشئة عنها، مع الأخذ بالاعتبار بمبدأ سمو المعاهدات الدولية النافذة على القوانين الوطنية فيمكن تحديدها على النحو الآتي:

أولاً: نصوص المعاهدات الدولية، منها اتفاقية وارسو ومن ثمّ اتفاقية مونتريال لعام 1999.

ثانياً: قانون الطيران المدني رقم 41 لسنة 2007.

ثالثاً: قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1964.

رابعاً: القانون المدني الأردني باعتباره مصدراً رسمياً إضافياً ومن مصادر القانون التجاري سنداً لأحكام المادة التاسعة من قانون التجارة الأردني وبالرجوع إلى قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 وتحت الفصل السادس بعنوان "النقل الجوي التجاري"

(1) السنهوري، المجموعة (الجزء السابع، 340 ـ 343).

(2) إذا خطر لمن يحمل تذكرة ركوب الحافلة البرية أن يعطيها لغيره فيحق له ذلك ولا يملك الناقل البري الاعتراض على ذلك، إلا أن النقل الجوي والطبيعة الدولية لا تجيز ذلك.

نجد أن المشرّع وفي المادة 41 تعاطى مع بعض الحالات الخاصة بالنقل المرتبط بسلامة الطائرة إلا أنه تنازل عن تنظيم لأحكام الموضوعية لعقد نقل الاشخاص أو البضائع وأحال ذلك لأحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999، فأقر بسمو أحكامها في النقل التجاري الدولي وأقر بنطاق تطبيقها أيضاً في النقل التجاري الداخلي شريطة عدم وجود نص في قانون الطيران يخالف ذلك[1].

(1) تنص المادة 41/أ على: تطبق أحكام اتفاقية مونتريال على الأشخاص والأمتعة والبضائع في النقل الجوي الدولي التجاري.

المبحث الثالث

تكوين عقد النقل الجوي

Formulating the Air Carriage Contract

ونحن في هذا المبحث سنتناول تكوين عقد النقل في مطلبين: الأول ونخصصه لانعقاد عقد النقل، والثاني لبيان آثار عقد نقل الأشخاص جواً:

المطلب الأول: انعقاد عقد النقل الجوي

Conclusion of Air Carriage Contract

يبرم عقد النقل الجوي بين الناقل سواء أكان مالكاً للطائرة أم غير مالك لها متى أثبت حيازة قانونية صحيحة لها، وفي بعض الأحيان يبرم وكيل الناقل الجوي عقد النقل مع المسافر أو الشاحن لينقل البضاعة لشخص ثالث، وهو المرسل اليه، وعقد النقل الجوي عقد رضائي ينعقد بتلاقي الإيجاب والقبول ولا يشترط مستند الشحن الجوي لنقل البضائع أو إصدار تذكرة السفر لتمام انعقاد العقد، وأن متطلب إصدار سند الشحن أو التذكرة هو لغايات الإثبات واستلام الأجرة من المسافر الجوي وقد شددت اتفاقية مونتريال على وثائق إثبات عقد النقل الجوي إلا أن الاعتبار لوثيقة الشحن الجوي للبضائع القيمية أكثر من تذكرة السفر بالنسبة لنقل الأشخاص، فقد اعتبرت المادة 1/11 من الاتفاقية أن سند الشحن الجوي أو الإيصال دليلاً على إبرام عقد شحن البضائع ما لم يثبت خلاف ذلك باعتبارها قرينة يحوز إثبات عكس ما ورد بها، أما بالنسبة لتذكرة السفر فقد اعتبرت اتفاقية مونتريال بالمادة 2/11 أن غيابها أو عدم تسليمها أو عدم اشتمالها على البيانات المطلوبة لا يؤثر في صحة عقد النقل الذي يبقى موجوداً ويظل يخضع للاتفاقية ولمبدأ تحديد المسؤولية[1]. وسوف نتناول هذا المطلب في عدة فروع على النحو التالي:

---

(1) محمود الكندري، النظام القانوني الجوي ،مرجع سابق، ص 69.

الفرع الأول: أطراف عقد النقل Paties to Carriage Contract

يتكون عقد نقل المسافر من طرفين؛ هما: الناقل والمسافر، مع أن عقد نقل البضائع بالطائرة وفي أغلب الأحوال يتكون من ثلاثة أطراف هم: الشاحن أو المرسل والناقل، والمرسل إليه.

أولاً: الناقل المتعاقد The Contracting Carrier

لم يرد أي تعريف للناقل الجوي في اتفاقية وارسو لعام 1929 أو برتوكول لاهاي عام 1955، وربما خلق ذلك نوعاً من الغموض حول مركز الناقل القانوني عند توكيل الناقل لناقلين آخرين لتنفيذ جزء من النقل الجوي الذي تعاقد على تنفيذه أو ما يسمى بالنقل المتعاقب، ولذلك فقد جاءت اتفاقية (جوادلاخارا) لعام 1961 وميزت بالتعريف بين الناقل المتابع والناقل الفعلي، فعرفت الناقل: بأنه شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لأحكام اتفاقية وارسو يتعاقد مع مسافر أو مرسل أو من يمثلها قانوناً. وجاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 فعرفت الناقل المتعاقد بأنه الشخص الذي يبرم بصفته طرفاً أساساً عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع مسافر أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل. كما عرف قانون الطيران المدني الأردني الناقل الجوي على النحو الآتي:

" الشخص المعنوي الذي يعمل في النقل الجوي التجاري وحصل على ترخيص للاستثمار في تشغيل الطائرات أو تسيير خطوط جوية تجارية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع سواءً كانت خطوط جوية دولية أو داخلية أو مشتركة منتظمة أو غير منتظمة ويشمل ذلك الناقلين الوطنيين ومؤسسات النقل الجوي الدولية والمشتركة بين مجموعة من الاشخاص المسجلين لدى عدة دول"[1] ومن جهة أخرى يعتبر مستأجر الطائرة العارية والذي يقوم بتجهيزها بطاقم ملاحة أنه الناقل الجوي المسؤول في علاقته مع المسافرين والشاحنين. وفي حال استئجار الطائرة مجهزة فإن مؤجرها يعتبر ناقلاً فعلياً أما المستأجر فيعد ناقلاً متعاقداً ويسأل كلاهما بالتضامن والتكافل.[2]

ثانياً: الناقل الفعلي The Actual Carrier

أما الناقل الفعلي: فعرفته ذات المادة 39 بأنه هو الشخص الذي يقوم بكل أو جزء من النقل بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد الأصلي دون أن يكون لهذا الجزء

---

(1) المادة 2 من قانون الطيران المدني رقم 2007/41.

(2) إلياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 155.

ناقلاً متتابعاً في مفهوم الاتفاقية ويكون الترخيص مفترضاً، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك. ويتضح من ذلك أن الناقل المتعاقد مع المسافر أو المرسل أو من ينوب عنهما يقوم بإبرام عقد آخر مع شخص آخر يسمى الناقل الفعلي ويعطيه الإجازة لتنفيذ جزء أو كل مرحلة النقل.[1]

وعرف قانون الطيران المدني الأردني الناقل الجوي بأنه: (الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها).

ثالثاً: المرسل أو / الشاحن The Consigner

هو كل شخص يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها على متن الطائرة سواء أكان مالكاً لها أم مفوضاً بالتصرف بها، وقد يكون شخصاً طبيعياً أو يعمل وكيلاً بالعمولة عن مالكها أو هيئة معنوية كأي شركة تتعاطى أعمال الشحن وهؤلاء جميعاً يطلق عليهم شاحنين.

رابعاً: المرسل إليه The Consignee

ليس بالضرورة في عقد النقل الجوي أن يكون هناك طرف ثالث هو المرسل إليه لأن الشاحن قد يرسل البضاعة إلى نفسه في الحالات التي تشحن البضاعة من شركة لها فروعها في أماكن أخرى، إلا أن الغالب الأعم أن يتم الشحن إلى شخص ثالث هو المرسل إليه، وهذا الشخص لا يكون طرفاً في عقد النقل الجوي، إلا أنه وخروجاً عن القواعد العامة لآثار العقد التي مؤداها أن آثار العقد محصورة بين أطرافه، فقد تم ربط آثار عقد النقل بالمرسل إليه بناء على مقتضى الوظيفة الاقتصادية التي يؤديها عقد النقل، ويمكن تصنيف هذه العلاقة تحت باب نظرية الاشتراط لمصلحة الغير[2]. كما أعطى قانون التجارة الأردني الحق للمرسل إليه لإقامة الدعوة مباشرة على الناقل والمطالبة بالتعويض[3].

وهذا يتفق مع نص المادة 13/ 1 من اتفاقية مونتريال التي منحت المرسل حق تسليم البضاعة إلى شخص آخر غير المرسل إليه وهي مطابقة لمضمون المادة 211/ 2 من

---

(1) انظر المادة 39 من اتفاقية مونتريال.

(2) نصت المادة 210 من القانون المدني على ما يلي: "يجوز للشخص أن يتعاقد باسمه على حقوق يشترطها لمصلحة الغير إذا كان له في تنفيذها مصلحة شخصية مادية أو أدبية".

(3) انظر المادة 73 من قانون التجارة الأردني.

القانون المدني الأردني التي منحت المشترط حقاً بأن يحل منتفع آخر محل المنتفع الأول وأن يستأثر المشترط لنفسه الانتفاع من المشاركة، كما أن القانون منح المرسل حقاً قانونياً بإقامة الدعوى مباشرة على الناقل.[1]

الفرع الثاني: مستندات عقد النقل والشحن الجوي

Air Carriage Contract Documents

بالرغم من رضائية عقد النقل الجوي وصفته التجارية كما أسلفنا إلا أن اتفاقية مونتريال أولت وثائق النقل الجوي الدولي والبيانات الواردة فيها أهمية بالغة لما لهذه المستندات من وظيفة تؤديها في إثبات عقد النقل الجوي من حيث شروطه وبدء سريانه وانتهاؤه واعتباره دليلاً على الاستلام[2]، وحتى نقف على هذه المستندات سنتناول هذه الوثائق كلا على حدة فيما يتعلق بالمسافر أو التاجر الشاحن على ضوء اتفاقية مونتريال ونصوص قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007.

أولاً: الوثائق المتعلقة بنقل الأشخاص

Dcoument of Carriage of Passengers

الوثائق المتعلقة بنقل الأشخاص هما وثيقتان أساسيتان الأولى: وهي تذكرة السفر، والثانية: وهي استمارة نقل الأمتعة.

1. تذكرة السفر Travel Ticket:

ألزمت المادة الثالثة بالفقرة الخامسة من اتفاقية مونتريال بضرورة تسليم المسافر مستند نقل فردي أو جماعي يتضمن نقطة المغادرة والمقصد النهائي إذا كانت الرحلة داخل إقليم دولة واحدة وبيان نقطة التوقف خارج إقليم هذه الدولة، أما إذا كانت الرحلة واقعة في إقليم دولة أخرى فيجب بيان نقاط التوقف كلها[3].

ويلاحظ من منطوق المادة السابعة أن عبارة المستند قد تشمل التذكرة وأي مستند آخر، وعلى هذا وانسجاماً مع تطور التكنولوجيا واستخدام أجهزة الحاسوب فإن الاتفاقية تعفي الشركات من طباعة تذكرة السفر وتسليم مستند النقل

---

(1) المادة 13 ف 3 من اتفاقية هامبورغ وكذلك المادة 71 من القانون التجاري لعام 1966.
(2) انظر المواد 3، 4، 5، 6، 7، 8، 9، 10، 11 من اتفاقية مونتريال.
(3) المادة الثالثة، الفقرة الخامسة من اتفاقية مونتريال.

والاستعاضة عن ذلك من خلال ورقة كمبيوتر تحتوي على البيانات الأساسية كنقطة الإقلاع والهبوط مع ذكر محطات التوقف وأوقات المغادرة والوصول، ويعود استبدال التذاكر من الورق المقوى إلى المستند الورقي بهدف تخفيض التكلفة على الناقلين وما تقضيه السرعة وتجاوز تعقيدات إصدار التذكرة [1]، ومع ذلك فإن الاتفاقية وبنص المادة 4/3 نصت على وجوب إعطاء المسافر إلى جانب المستند الورقي إشعاراً يفيد بتحديد مسؤولية الناقل عند الوفاة أو الإصابة، أو تلف وفقدان الأمتعة وفي حالات التأخير بالوصول، إلا أن الاتفاقية وبعد تعداد ما يتعين على الناقل القيام به، صرحت بأن عدم التزام الناقل بأحكام المادة (3) لا يؤثر في وجود عقد النقل، بل يظل منتجاً لآثاره وصحته ويبقى الناقل خاضعاً لقواعد تحديد المسؤولية [2]، وبعكس ما كانت اتفاقية وارسو تتشدد فيه [3].

2. استمارة نقل الأمتعة الشخصية Identification Tag Number Baggage:

يقصد بالأمتعة الشخصية: الأشياء والملابس الخاصة بالمسافر والذي لا يحملها لغايات تجارية ويحتفظ بحراستها مثل حقائب اليد وقد يسلمها للناقل التبعي تحت حراسته وتسمى الأمتعة المسجلة وتأخذ هذه الأخيرة حكم البضائع [4] ويكون الناقل مسؤولاً عن سلامتها [5] ولا يسال عن الأشياء الصغيرة أو الحقائب اليدوية التي تبقى في حراسة المسافر [6].

جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 ومن منطلق تسهيل الإجراءات على طرفي العقد لتكتفي على إلزام الناقل بتسليم بطاقة تعريف Identification tag Number عن كل حقيبة من الأمتعة المسجلة. بالإضافة إلى تسلم المسافر إشعاراً كتابياً من الناقل يتضمن إعلام المسافر بأنه سيخضع لأحكام اتفاقية مونتريال أن المسؤولية قد تحد في حالة هلاك الأمتعة أو الوفاء أو الإصابة. وبينما كانت شروط نقل الأمتعة

---

(1) Dennise and others, Ibid, p 160.

(2) نصت المادة 3 فقرة 5 من اتفاقية مونتريال على ما يلي: "إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على صحة عقد النقل الذي يضل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية".

(3) حيث فرضت جزاء رادعاً للناقل الذي لا يقوم بإصدار تذكرة سفر فقد حرمته المادة الثالثة من اتفاقية وارسو من أن يتمسك بأحكام الاتفاقية التي تحدد مسؤولية بحد معين. انظر المادة 3 من اتفاقية وارسو.

(4) المادة 22 من اتفاقية هامبورغ.

(5) المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال.

(6) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عام 1998، ص 134.

تخضع لأحكام اتفاقية وارسو أصبحت تخضع للشروط العامة لاتحاد "الأياتا" (International Air Transport Association)، ونصت المادة (94) من شروط الأياتا أن تكون حقائب الأمتعة مغلقة بشكل جيد وأن الشحن بنفس الطائرة التي يسافر عليها مالك الأمتعة، وإلا فيجب أن يتم نقلها إلى أول طائرة تسبق أو تلحق الطائرة التي يستقلها المسافر، كما استثنت شروط الأياتا الأشياء الهشة القابلة للكسر والتلف والنقود والمجوهرات من مفهوم مصطلح الأمتعة، إلا في حالة موافقة الناقل على نقلها وبشروط خاصة ومفصلة.

ثانيا: وثيقة أو مستند الشحن الجوي Air Way Bill Document

سند الشحن الجوي Air way bill وتعرف اختصاراً (AWB) وهي إيصال من الناقل الجوي بالدرجة الأولى وتصدره منظمة الأياتا (IATA) ويظهر اسم الأياتا كوكيل عن الناقل (Issuing Carrier Agent)[1] حيث يقوم الناقل المناب من قبل المرسل بتوكيل الآياتا بتحرير مستند الشحن الجوي ما لم يقم الدليل على عكس ذلك. [2] كما تتضمن اسم المرسل إليه وعنوانه ورقم تلفونه ومطار المغادرة ومطار الوصول[3]، ويمكن إلزام الناقل بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضاعة والالتزام بإجراءات الجمارك والأجهزة الأمنية [4]، ويعتبر سند الشحن دليل إثبات لعقد الشحن الجوي وغالباً ما تكون هذه العقود معدة سلفاً من خلال نموذج من تصميم منظمة الآياتا وبعكس سند الشحن البحري (Bill of Lading) فإن سند الشحن الجوي لا يعتبر دليلاً على ملكية البضاعة (It's not a document of title) وقد نصت المادة (11) فقرة (1) من قانون الطيران المدني الأردني حول حجية المستندات بما يلي:" 1 ـ تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيها، ما لم يثبت خلاف ذلك".

---

(1) تنص المادة 4/7 من اتفاقية مونتريال على ما يلي: "إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناءً على طلب المرسل يعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل مالم يقم الدليل على خلاف ذلك".

(2) انظر المادة 7ف 4 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(3) Dennise and others, Ibid, p. 163.

(4) انظر المادة 6 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

1. محتويات مستند الشحن الجوي The Contents of Bill of Lading:

ويمكن الاستنتاج من عبارة " وثيقة الشحن أو إيصال البضاعة " إن الاتفاقية أجازت ولهدف تسهيل الإجراءات والسرعة استبدال تسليم الوثيقة بتسليم أي وثيقة حاسوبية تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به [1] والأصل أن يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ حيث يوقع المرسل على النسخة الاولى الخاصة بالناقل، ويوقع المرسل والناقل على النسخة الثانية الخاصة بالمرسل إليه، ويوقع على النسخة الثالثة الناقل ويسلمها للمرسل بعد قبول البضاعة. [2] إلا أنه وفي الواقع العملي فإن الشاحن الذي يملك وثائق شحن جاهزة وقد يقوم بتعبئتها المرسل أو الناقل فإذا قام الأخير بتعبئتها فإنه يقوم بذلك كنائب بخصوص هذه البيانات، وقد حددت الاتفاقية البيانات الواجب تضمينها في وثيقة الشحن أو إيصال استلام البضاعة وهذه البيانات هي: بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي، ونقاط التوقف ووزن البضاعة. [3]

أ ـ *بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي:*

Identifying the Departure and Arrival Points

نظراً لما يعول عليه في وثيقة الشحن البحري في إثبات عقد نقل البضائع فقد أكدت المادة 5 من اتفاقية مونتريال على وجوب أن تتضمن الوثيقة اسم مطار المغادرة واسم مطار الوصول مقصد البضائع المنقولة بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف خارج إقليم الدولة إذا كانت الرحلة الجوية واقعة في إقليم دولة واحدة ونقطة توقف أو نقاط متفق عليها إذا كانت الرحلة تقع في إقليم دولة أخرى [4].

ب ـ *بيان وزن البضاعة* Identifying the Weight of the Goods:

الملاحظة الملفتة أن بيانات سند الشحن الجوي لم تنص على ذكر نوع أو طبيعة البضاعة Nature of the Consignment حتى يتمكن الناقل من التعامل معها، ويبدو أن ذلك كان محور الخلاف الرئيس بين المؤتمرين عند إقرار اتفاقية مونتريال فبينما

---

(1) انظر المادة 3 فـ2 التي تنص على ما يلي: "يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (1) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة".

(2) انظر المادة 7 من اتفاقية مونتريال.

(3) انظر المادة 5 من اتفاقية مونتريال.

(4) The airport of departure and destination are shown in full but references to other airports in the routing, see schmitthoff, Ibid, p.374.

رأى فريق أن مستند الشحن يجب أن يتضمن ما يفيد عن طبيعة البضاعة أو الإرسالية حتى يتمكن الناقل من إعطائها العناية المناسبة وتقدير مدى خطورتها وكذلك لتسهيل الأمر لسلطات الجمارك وأجهزة إنفاذ القانون، في حين رأى فريق آخر أن ذكر طبيعة البضاعة يرهق الناقل ويترتب عليه إجراءات ووقت يمكن تلافيه للانسجام مع متطلبات السرعة وتسهيل عمليات النقل الجوي ونقل البضائع، كما عزز هذا الفريق موقفه بأن ذكر طبيعة البضاعة الذي جاء باتفاقية وارسو وقد تم إلغاءه في بروتوكول لاهاي، أما مسألة تسهيل مهمة سلطات الجمارك وأجهزة انقاذ القانون فإن هذه الحجة لا تقوم على أساس سليم، إذ إن الشاحن ملزم بموجب اتفاقية مونتريال بأن يقدم المعلومات والمستندات الضرورية لإتمام إجراءات سلطات الجمارك وأجهزة إنفاذ القانون ويكون الشاحن مسؤولاً من نقص هذه الوثائق أو عدم صحتها والناقل ملزم بالتثبت من صحة هذه البيانات [1].

أسفرت المناقشات بين كلا الفريقين إلى التوصل إلى عدم ذكر عبارة طبيعة البضاعة Nature of the Consignment وإدخال المادة (6) من الاتفاقية كحل وسط بين الفريقين لتحمل عنوان "الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع" وتنص المادة 6 على ما يلي: "يجوز إلزام المرسل، إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد بإجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع ولا ينشىء هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه".

وجاءت المادة 1/7 لتؤكد التزام المرسل بأن يقوم بتحرير وصف وثيقة الشحن من ثلاث نسخ الأولى للناقل والثانية للشاحن أو المرسل والثالثة للمرسل إليه عند قبول واستلام البضاعة حيث يقوم الناقل بالتوقيع عليها حسب نص الفقرة الثانية من نفس المادة السابعة، وعالجت المادة الثامنة من الاتفاقية فقرة (أ) حالة شحن البضائع على شكل طرود منفصلة، فأعطت الناقل الحق بأن يطلب من المرسل بتحرير وثيقة شحن منفصلة لكل طرد على حدة، وبنفس الوقت يحق للمرسل طلب إيصال بالاستلام عند كل طرد على حدة.

(1) تنص المادة 16 من اتفاقية مونتريال على ما يلي: "على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لإتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه، ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ من عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه".

الفرع الثالث: حجية سند الشحن الجوي في الإثبات

Creditibilty of the Air Way Bill

نصت المادة (11) فقرة (1) من الاتفاقية حول حجية المستندات بما يلي:

" 1. تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيها، ما لم يثبت خلاف ذلك".

وبالتدقيق في مضمون المادة المشار إليها أعلاه ويمكن الاستنتاج أن وثيقة الشحن تؤدي ثلاث وظائف وهي:

1. وثيقة الشحن إيصال باستلام البضائع المشحونة على متن الطائرة.
2. وثيقة الشحن دليل على إبرام عقد النقل وهي قرينة قابلة لإثبات العكس.
3. وثيقة الشحن دليل إثبات لشروط النقل المدونة بالوثيقة ما لم يثبت خلاف ذلك.

إلا أن الفقرة الثانية من المادة (11) فرقت بين نوعين من البيانات، فأعطت حجية قابلة لإثبات العكس للبيانات الواردة في وثيقة الشحن أو إيصال البضائع للبضائع فيما يتعلق بوزنها وأبعادها وتغليفها وبعدد الطرود وبحضور المرسل[1]، أما البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكتسب حجية ضد الناقل، إلا بمقدار ما تحقق للناقل من صحتها بحضور المرسل إليه أو بمقدار ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضاعة، ويعود سبب التفريق بين نوعي البيانات التي يصرح بها المرسل أو يقوم بتدوينها على مستند الشحن إلى أن البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها تحتاج إلى فحص وتدقيق من قبل الناقل وبحضور المرسل، بخلاف البيانات المتعلقة بالوزن والتغليف وعدد الطرود فيمكن للناقل التحقق منها على الفور [2].

بقي أن نقوم أنه من الأسلم لكلا طرفي عقد النقل الجوي للبضائع أن يتم تحرير وثيقة أو إيصالاً بالبضائع للغايات السابق ذكرها، إلا أن اتفاقية مونتريال اعتبرت عقد

---

(1) إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، مرجع سابق، ص 149.
(2) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع عام 1998، ص 115.

النقل صحيحاً عند عدم وجود مستند الشحن الجوي أو الإيصال بتسليم البضائع حيث يبقى العقد خاضعاً للاتفاقية ويبقى الناقل يتمتع بقاعدة تحديد المسؤولية[1].

المطلب الثاني: آثار عقد نقل الاشخاص جواً

Impacts of Air Carriage of Passengers Contract

تبين لنا أن عقد نقل الأشخاص هو عقد بين الناقل والمسافر يلتزم به الناقل بنقل المسافر وأمتعته بواسطة طائرة عبر الجو من مكان إلى آخر والمحافظة على سلامته وأمتعته خلال الرحلة الجوية لقاء أجر يدفعه المسافر ويثبت عقد النقل بتذكرة السفر أو أي مستند إلكتروني آخر وهو من العقود الرضائية التي تنعقد بالإيجاب والقبول وإصدار التذكرة هو لغايات الإثبات، وتقوم مسؤولية الناقل بهذا العقد على الخطأ المفترض كما لا يخرج عن نطاق عقد الأشخاص نقل جثث الموتى حيث إن محل عقد نقل المسافرين هو نقل إنسان حيّ، إلا أن الجثة من جهة أخرى ليست مالاً منقولاً باعتبارها بضاعة، وقد حسمت محكمة صلح باريس للحيّ التاسع عشر ذلك بحكمها الصادر في 31 مارس عام1952 وطبقت عليها القواعد الخاصة بنقل الأشخاص[2].

الفرع الأول: التزامات الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص

Obligations of Air Carrier

يترتب على عقد النقل الجوي التزامات متبادلة بين أطرافه وهما المسافر من جهة والناقل من جهة أخرى، وسنتعرض لالتزامات كل منهما على حدة ثم نعالج حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي، وفقاً لاتفاقية مونتريال واتفاقيات الطيران الأخرى والتشريعات الوطنية وقرارات المحاكم والفقه القانوني.

أولاً: توفير طائرة صالحة للملاحة Providing an Airworthiness of the Craft

يقع على عاتق الناقل الجوي توفير طائرة صالحة للملاحة الجوية، وهذا الالتزام موجود في معظم التشريعات الوطنية المنظمة للنقل الجوي، وقد نص قانون الطيران المدني الأردني لعام 2006 في المادة (27) على ما يلي: "لا يجوز لأي طائرة أن تطير في القضاء

---

(1) المادة (9) من اتفاقية مونتريال.

(2) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 74.

الجوي للمملكة إلا إذا كانت تحمل شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول... بموجب تعليمات"، كما أكدت التشريعات الدولية من خلال اتفاقية شيكاغو لعام 1944 التي تعتبر دستور نظام النقل الجوي في المادة (31) على ما يلي: " يجب على كل طائرة تنخرط بالملاحة الدولية أن تحصل على شهادة بصلاحية الطيران الجوي (Certificate of Airworthiness) وأن تكون معتمدة من الدول المسجلة بها الطائرة".

Article 31: Certificate of Airworthiness

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of air worthiness issued or rendered valid by the state which it is registered.

ثانياً: التزام الناقل بنقل المسافر دون تأخير

Carriage the Passenger Without Delay

التزام الناقل بنقل المسافر جواً إلى المكان المقصود هو الالتزام الرئيس للناقل الجوي[1]، وعليه أن يتقيد بالموعد[2]، فإذا قرر الناقل منع المسافر من صعود الطائرة أو حرمانه من المقعد المخصص له Over booking case أو قام بإلغاء الرحلة دون سبب قاهر فإنه يتحمل مسؤولية ذلك ويلزم بإعادة ثمن التذكرة والتعويض، إلا أن مساءلته لا تتم بناء على نصوص اتفاقية وارسو أو مونتريال والتي خلت من معالجة حرمان المسافر من المقعد أو إلغاء الرحلة، لذلك يعود المسافر إلى القواعد العامة في القانون الوطني بالإضافة إلى ما تفرضه سلطات الطيران المدني على الناقل. وعلاوة على ذلك فإن الناقل يكون مسؤولاً في حال التأخير غير المعقول، ويقتضي لمساءلة الناقل أن يثبت المسافر حصول الضرر وفوات المنفعة على المسافر ويمكن تصور عدة حالات مثل: فوات موعد للمقابلة الوظيفية، أو فوات فرصة الحصول على صفقة تجارية.

ثالثا: التزام الناقل بالمحافظة على سلامة المسافر

Carriers Obligation to Protect Passenger

يكون الناقل مسؤولاً عن سلامة المسافر على متن الطائرة وخلال النطاق الزمني لمسؤوليته الواقعة بين عمليتي الصعود والنزول[3]، وهو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام

(1) أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون ـ الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ص292.
(2) المادة 19 من اتفاقية مونتريال عام 1999.
(3) المادة 19 من اتفاقية مونتريال، وكذلك المادة 2/77 من قانون التجارة الأردني.

ببذل عناية، ولتحقيق هذه الغاية فعلى الناقل القيام بما هو مفروض عليه من دعم وسائل حماية المسافر واتخاذ ما يلزم لذلك. ونصت المادة (45/أ) من قانون الطيران المدني الأردني على ما يلي: " قائد الطائرة مسؤول عن قيادة الطائرة وهي في حالة طيران وعليه أن يتخذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامة الطائرة "[1] كما ألزم قانون الطيران المدني مشغل الطائرة بتجهيز الطائرة بالمعدات والأجهزة الصالحة للاستعمال لضمان سلامتها وسلامة طاقمها وركابها [2]. وعليه فإن الناقل ملزم عن إرشاد ركاب الطائرة بربط الأحزمة واستعمال أطواق النجاة وأجهزة الأكسجين، وبالتالي فإن أية أضرار تلحق به جراء حوادث النقل وأخطاره. وتقوم مسؤوليته على أساس الخطأ المفترض، ولا تنتفي مسؤوليته إلا بسبب القوة القاهرة التي لم يكن يتوقعها ولم يتمكن من تفاديها وهذا ما أكدته محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم 1987/484 الذي جاء فيه: " يستفاد من نصوص المواد 2/79 و2/77 من قانون التجارة و70 و73 من قانون الطيران المدني و(17 و20) من اتفاقية وارسو، أن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافر عن حوادث النقل وأخطاره وإن كانت مفترضة إلا أن مسؤوليته هذه تنتفي إذا كان الضرر قد وقع بسبب قوة قاهرة، كما يعفى من المسؤولية إذا كان قد اتخذ الاحتياطات اللازمة لتفادي الضرر أو تعذر عليه اتخاذها. وحيث إن البيانات المقدمة في الدعوى أثبتت لمحكمة الموضوع أن الطفل المتوفى كان مسافراً مع والده - المميز الأول - لغرض العلاج دون علم الناقل بذلك، كما ثبت بالبينة الفنية أن وفاته على متن الطائرة نتجت عن توقف عمل الكلى النهائي وهو أمر لايمكن توقعه في ظروف الناقل، كما أن طاقم الطائرة لم يقصر في اتخاذ التدابير الممكنة لإسعافه على متن الطائرة منذ ظهور الأعراض عليه أثناء الرحلة الجوية بما فيها الاستعانة بطبيب أطفال من بين المسافرين مع تقديم الإسعافات الطبية الممكنة وتزويد المريض بالأكسجين، فإن ما ينبني على ذلك أن أسباب الإعفاء من المسؤولية تكون متوافرة بحق الناقل على أساس من أن الوفاة لا علاقة لها بظروف النقل الجوي ونتجت بسبب قوة قاهرة غير متوقعة من قبل الناقل دون أن يقصر في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لدفعها أو منع وقوعها" [3].

---

(1) أنظر المادة (45) من قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007.
(2) نص المادة (29) من قانون الطيران المدني الأردني رقم 47 لسنة 2007.
(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 484 / 1987: منشورات عدالة.

رابعاً: التزام الناقل بنقل أمتعة المسافر

Obigation to Carry the Passenger Luggage

يلتزم الناقل بنقل أمتعة المسافر على متن الطائرة سواء أكانت الأمتعة المسجلة والتي يأخذ المسافر بها بطاقة إيصال وتعريف لها Identification tag Number[1] والأمتعة غير المسجلة التي يحملها المسافر معه على الطائرة، كحقائب اليد أو جهاز الحاسوب أو الهدايا الصغيرة، ومن الجدير بالذكر أن امتناع الناقل عن تسليم بطاقة تعريف عن الأمتعة المسجلة لا يؤثر على قيام مسؤولية الناقل أو على عدم وجود العقد وصحته حسبما جاء باتفاقية مونتريال لعام[2] 1999، كما ان مسؤولية الناقل من الأمتعة المسجلة تقوم على قاعدة الخطأ المفترض بينما يكون عبء الإثبات على المسافر عن تضرر أو فقدان الأمتعة غير المسجلة والتي قد يحملها المسافر معه داخل الطائرة وعلى المسافر إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه[3].

خامساً: التزام الناقل بالتأمين على الطائرة

Obligation of Insuring the Aircraft

لا يمكن للناقل من تعاطي تجارة النقل من أجل تحقيق الأرباح دون التعاقد على تأمين لهذه المسؤولية المدنية بالتعاقد مع شركات التأمين التي لم تعد تساورها مخاطر كوارث الطيران[4] ولذلك ولضمان حقوق المسافرين فقد فرضت القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية إلزامية التأمين على الطائرة وعن الأضرار التي قد تحصل للركاب والبضائع وطاقم الطائرة والأمتعة على أن يسري التأمين منذ دخول المسافرين والبضائع في نطاق مسؤولية الناقل، وبهذا نصت المادة 28/أ/6 على ما يلي: "لايجوز التصريح لأي طائرة بالطيران في الفضاء الجوي الأردني للمملكة إلا وفق الشروط التالية: ومن هذه الشروط ما نصت عليه الفقرة أ/6 (أن تكون الطائرة مؤمنة تأميناً شاملاً لجسم الطائرة ولصالح طاقمها وركابها والبضائع المنقولة على متنها ولصالح الغير وفقاً للقواعد المقررة من المجلس)"، كما ونصت المادة (50) من اتفاقية مونتريال على ما يلي: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظ وبقدر من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى

(1) نص المادة 3/3 من اتفاقية مونتريال.
(2) المادة 5/3 من اتفاقية مونتريال 1999.
(3) نص المادة 2/17 من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(4) عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، مرجع سابق، ص 210.

داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على انه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية" وجاءت المادة 57/أ من قانون الطيران المدني تنص على ما يلي: "على كل مشغل طائرة تعمل في إقليم المملكة أو فضائها الجوي أن يؤمن التأمين الكافي المحدد لتعليمات المجلس لتغطية مسؤوليته ومسؤولية موظفيه ووكلائه وتابعيه عن الأضرار التي تلحق بالركاب والأمتعة والبضائع والأموال على متن الطائرة وعلى سطح الأرض بما في ذلك طاقم الطائرة والعاملين التابعين لمشغل الطائرة "(1).

وفي الواقع فإن التأمين الشامل للمسؤولية المدنية للناقل أو أحد تابعيه لم يترك لتقدير الناقل فقد اشترطت المادة (28) من قانون الطيران المدني الأردني لعام 2007 قيام المشغل بالتأمين الشامل قبل منحه رخصة الطيران في فضاء إقليم المملكة.

سادساً: التحقق من استيفاء المستندات اللازمة لنقل الركاب

Assuring the Document Needed for the Travel

نصت المادة 40 من قانون الطيران المدني رقم 41 لعام 2007 على التزام الناقل الجوي بأن يتأكد من استيفاء المسافرين للمستندات اللازمة للدخول إلى المملكة أو الخروج منها إلى المطار المقصود، ويتحمل الناقل ما ينتج عن تقصيره بالقيام بهذا الالتزام أمام هيئة الطيران المدني الأردني (2).

الفرع الثاني: التزامات المسافر Obligation of the Passenger

أولاً: دفع الأجرة Paying the Price Ticket

يعتبر دفع الأجرة هو من أهم التزامات المسافر، لأن عقد المسافر هو من عقود المعاوضة (3)، فممارسة النقل الجوي التجاري لا تكون إلا لأهداف مادية ولتحقيق

---

(1) تضمنت المادة المذكورة من قانون الطيران المدني أن المجلس المقصود هو مجلس موظفي هيئة الطيران وهو الذي يضع التعليمات لتحديد التأمين الكافي والكفالات التي يجوز الاستعاضة بها عن هذا التأمين كإيداع تأمين نقدي أو تقديم كفالات حكومية أو مصرفية وعلى كل طائرة تعمل في إقليم المملكة أو فضائها الجوي أن تحمل شهادة تثبت إجراء التامين المنصوص عليه في المادة 57.

(2) نص قانون الطيران المدني الأردني في المادة 1/6 على إنشاء هيئة تنظيم الطيران المدني وهي دائرة لها شخصية اعتبارية مستقلة مالياً وإدارياً وترتبط بوزارة النقل وتتولى تنظيم جميع الأمور المتعلقة بالطيران المدني وتنفيذ التزامات المملكة الناشئة عن المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالطيران المدني وتمثيل الأردن لدى الهيئات الدولية المختصة بتطوير الطيران المدني وتحسين خدمات الطيران والإشراف على النقل الجوي التجاري ومراقبة المستثمرين بقطاع الطيران ووضع المعايير والشروط لتأهيل الطائرات وتقرير صلاحيتها وصلاحية طاقم الطائرة.

(3) المادة 69 من قانون التجارة الاردني رقم 12 لعام 1966.

الأرباح وعليه لا يتصور نقل جوي مجاني بل بمقابل نقدي يقوم المسافر بدفعه مقدماً ولا يوجد تفاوض بخصوص مقدار الأجرة، حيث تقوم منظمة (الأياتا) بتحديد أجور النقل الجوي الدولي، إلا إذا كان النقل الجوي داخل إقليم الدولة الواحدة (نقل جوي داخلي) فتقوم السلطات الوطنية المختصة بتحديد أسعار التذاكر. وفي الأردن أناط المشرع الوطني لهيئة الطيران المدني بمهمة الإشراف على تحديد أسعار أجور وخدمات الطيران المدني ووضع أسس لتقدير هذه الأسعار وكذلك تقدير أجور النقل الجوي الداخلي والمنتظم وغير المنتظم بالمقارنة والتنسيق مع المنظمات الدولية المختصة بهذا الشأن[1]، وقد يتطلب أن يكون دفع الأجرة مخفضاً ويجوز الدفع نقداً أو بواسطة البطاقات الائتمانية عن طريق الدفع الإلكتروني، وإذا تبين أن الرصيد المدفوع لتذكرة مسافر من بطاقة إلكترونية مسروقة وقبل صعود المسافرين على الطائرة جاز منعه من السفر.

ثانياً: حضور المسافر بالمكان والزمان المحددين للرحلة الجوية

Attending at the Date and Place Nominated in Travil Ticket

يقع على عاتق المسافر الحضور إلى مطار المغادرة مصطحباً معه التذكرة بالوقت المحدد للرحلة وإذا تطلب الأمر منه تأكيد الرحلة فعليه تأكيد رغبته بالسفر ويكون ذلك ضرورياً عند شراء التذكرة قبل وقت طويل، وفي حال عدم رغبته عن السفر فعليه إخطار الناقل لإلغاء الحجز وتثبيت موعد جديد للسفر وفي ذلك منطق واضح وهو إتاحة الفرصة للناقل لبيع تذكرة جديدة لمسافر جديد بدل من قام بالاعتذار.

وفي نفس السياق فإن تأخر المسافر للحضور إلى نقطة المغادرة لا يبرر انتظار الطائرة لحضوره حتى ولو قام بإخطارها بأنه في طريقه إلى المطار، ففي أمريكا قررت المحكمة العليا لولاية نيوجرسي في القضية Allen & Tumarkin V. Pan American Airline's "أن الناقل قد اختار المصلحة الجماعية عند مباشرته الرحلة الجوية في موعدها وهذا أولى بالرعاية من مصلحة مسافر متباطئ"[2].

(1) المادة (12) من قانون الطيران المدني الأردني رقم 47 لسنة 2007.

(2) نقلاً عن فريد العريني، مرجع سابق.

ثالثاً: اتباع المسافر تعليمات الناقل الجوي

Compliance with the Air Carrier Directions

إن المسافر ملزم باتباع تعليمات السلامة داخل الطائرة مثل ربط الحزام عند مرحلة الإقلاع والهبوط ومصادفة المطبات الهوائية وعدم فتح خزانة الحقائب (Overhead Lockers)، أثناء تحليق الطائرة والامتناع عن التدخين، وعدم الإزعاج وتسبب الأذى لباقي المسافرين، وإذا كان المسافر قد حضر بحالة سكر شديد أو متعاطياً لمواد مخدرة تفقده الإدراك جاز للناقل أن يطلب منه النزول من الطائرة. وقد نصت المادة 41/د من قانون الطيران المدني على: " لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن إنزال أي مسافر من الطائرة يخل بالنظام العام فيها، أو يمكن أن يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو ركابها " ونعتقد أن تأصيل هذا النص يعود إلى قاعدة فقهية في القانون المدني تجيز للناقل أن يدفع الضرر العام بالضرر الخاص ويكن الناقل محقاً بإنزال المسافر وهو حق مشروع.[1] وإذا أصيب المسافر بأي ضرر نتيجة خطأ منه كالقفز من الطائرة بعد توقفها وعدم انتظار وضع سلم النزول فإن القواعد المضافة في المسؤولية المدنية هي التي تطبق[2].

---

(1) نصت المادة (61) من القانون المدني الأردني على ما يلي: "الجواز الشرعي ينافي الضمان فمن استعمل حقاً استعمالاً مشروعاً لا يضمن ما ينشأ عن ذلك من ضرر".

(2) تنص المادة 261 من القانون المدني على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان مالم يقضِ القانون أو الاتفاق بغير ذلك".

انظر محمد فريد العريني، ص 219، انظر أيضاً غسان الربضي ـ مسؤولية الناقل الجوي الدولي ـ دار الثقافة للنشر والتوزيع 2007، ص 156.

المبحث الرابع

عقد النقل الجوي للبضائع

The Contract of Cargo Air Carriage

إن عقد نقل البضائع جواً هو العقد المبرم بين الناقل وشاحن البضاعة أو من يمثله لنقل بضائع على متن الطائرة من مكان لآخر جواً لقاء أجر ويثبت عقد نقل البضائع بتحرير استمارة أو مستند الشحن الجوي (Air Way Bill) هو لغايات الإثبات وليس للانعقاد، فعقد نقل البضائع جواً هو من العقود الرضائية ويجب أن تتوافر له مستلزمات العقد العامة (كالمحل والسبب والمشروعية)، ومسؤولية الناقل فيه تقوم على أساس الخطأ المفترض. وسوف نتناول عقد النقل الجوي للبضائع في عدة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول: محل عقد نقل البضائع

Place of Cargo Carriage Contract

تختلف التزامات الناقل في عقد نقل البضائع على متن الطائرة عن التزامات الناقل في عقد نقل الأشخاص، فمحل العقد هنا هو البضائع وليس الشخص المتعاقد على السفر، ففي عقد نقل البضائع يبقى الشاحن المتعاقد مع الناقل على الأرض وتنتقل حيازة البضائع من الشاحن إلى الناقل ليتم إرسالها إما إلى مخازن الشاحن في بلد آخر أو في الغالب إلى شخص ثالث تنشأ له حقوق في نهاية العقد بالرغم من عدم توقيعه عليه وهو المرسل إليه.

ويعتبر نقل البضاعة إلى مكان الوصول هو الالتزام الرئيس للناقل الجوي في عقد نقل البضائع ويقتضي النقل التقيد بشروط العقد وعند عدم وجود ما يغطي الواقعة المتنازع عليها يتم الرجوع إلى الأحكام العامة التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)[1]. والتي تهدف إلى اعتماد نماذج دولية لسند الشحن الدولي (Air Way Bill) يمكن تحويلها إلكترونياً، دون الإخلال بقواعد الإثبات القانونية[2].

(1) IATA is the governing Body that creates regulation for international air transport, including regulations controlling the transport of Dangerous Goods By Air, available at: www. iata. org/.

(2) Schmitthoff The Law and practice of international Trade,2012 Ibid, p.383.

وتبدأ مرحلة النقل للبضائع منذ تسلم الناقل البضاعة من الشاحن، والناقل هو يقوم برصها وحزمها داخل مخازن الطائرة نظراً لقدرته الفنية وحرصه على حفظ توازن الطائرة وإذا تأخر الناقل أو عدل عن تحميل البضاعة بعد إبرام العقد دون حصول سبب أجنبي يمنع شحنها كان مسؤولاً بمواجهة مرسل البضاعة أو الشاحن. وبالرغم من شرط تحديد خط سير الطيران (من ـ وإلى) فيجوز للناقل أن يخالف هذا الشرط وأن يسلك خطاً آخر أو يتوقف في محطة أخرى ولكن بشرط توصيل البضاعة في نهاية المطاف إلى المكان المقصود، ويمكن حصر التزامات الناقل الجوي في عقد نقل البضائع على النحو الآتي:

المطلب الثاني: التزامات الناقل في عقد نقل البضائع

The Obligations of Carrier in Cargo Contract

عقد النقل الجوي عقد ملزم من عقود المعاوضة فكل طرف يلتزم بالتزامات محددة في العقد في مقابل التزام المرسل أو الشاحن بتسليم البضاعة ودفع الأجرة، فإن الالتزام الرئيس للناقل هو نقل البضاعة والمحافظة على سلامتها. وهذا ما سنتناول توضيحه فيما يلي:

أولاً: المحافظة على سلامة البضاعة

Protecting the Safety of Cargo

نصت الفقرة الأولى من المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي".

إلا أنه ينبغي التنبيه، بأن معنى النص السابق لا يعني أن الناقل مسؤول فقط عن هلاك أو تعيب أو ضياع البضاعة على متن الطائرة مادامت في الجو، فقد يسأل عن تلف البضاعة إذا تعطلت الطائرة الناقلة ولم يتمكن من نقلها إلى طائرة أخرى[1]. وقد استدركت المادة (18) بالفقرة الثالثة أن مفهوم مدة النقل الجوي هي أوسع من ذلك فهي تشمل المرحلة التي تكون البضائع في حراسة الناقل، وتبدأ هذه المدة من لحظة تسلم الناقل

(1) إلياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص162.

البضاعة في مطار المغادرة مروراً بشحنها إلى جوف الطائرة وانتهاء بالتسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه، وأسوة بما يصح للناقل البحري، فيجوز للناقل الجوي معاينة البضاعة وإبداء تحفظاته على مستند الشحن الجوي فيما يتعلق بحالة البضاعة ومستوى التغليف وإذا لم يبد الناقل الجوي أية تحفظات، فإن ذلك يعتبر قرينة على أنه تسلم البضاعة بحالة سليمة، ويكون ما ورد من بيانات في وثيقة الشحن الجوي دليلاً يحتج به[1].

ثانياً: إيصال البضاعة دون تأخير

Delivery of the Cargo Without Delay

يلتزم الناقل بإيصال البضاعة دون تأخير، وبهذا أكدت المادة (19) من اتفاقية مونتريال على ذلك بالقول: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ (عن التأخير) في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو" إلا أن الاتفاقية وبالجزء الثاني من المادة 19 أعفت الناقل من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التأخير إذا أثبت أنه بذل هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ هذه التدابير، ويستفاد من ذلك أن التأخير الذي يحصل بفعل حالات القوة القاهرة ويرتب أضراراً للمرسل إليهم أو المسافرين لا يرتب أي مسؤولية على الناقل، وهنا فإن مسؤولية الناقل هي بذل عناية وليس تحقيق نتيجة فيما يتعلق بالوصول في الميعاد المقرر وعبء الإثبات يقع على عاتق الناقل بإثبات أنه اتخذ الإجراءات المطلوبة لتفادي التأخير إلا أنه لم يفلح أو أنه استحال عليه اتخاذ هذه الإجراءات، ولنا أن نتصور ذلك في حالة اختطاف الطائرات حيث يستحيل على الناقل اتخاذ إي إجراءات لتفادي التاخير. ومن الجدير بالملاحظة أن الاتفاقية لم تعط تحديداً لما يعتبر تأخيراً، فهل يعتبر تأخر وصول الطائرة لمدة ساعتين إلى المطار المقصود تأخيراً ؟ وهل يعتبر تأخير انتظار إتاحة مدرج الهبوط من قبل سلطات مطار لهبوط الطائرة تأخيراً يساءل عنه الناقل؟

ويبدو أن إغفال اتفاقية مونتريال للمقصود بفترة التأخير جاء مقصوداً وترك الأمر للقضاء لتقرير حالة التأخير بناء على معيار موضوعي يتعلق بظروف النقل الجوي وطبيعة البضاعة[2]، ويعزز هذا الاستنتاج أن الشروط العامة (الأياتا) نصت على أن: "مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من

---

(1) المادة 2/11 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(2) Badger and others, Ibid, p 162.

عقد نقل البضاعة، ولا يوجد في مواجهة الناقل، أي ميعاد لنقل أو تسليم البضاعة، وعليه فإن التأخير في إيصال البضاعة وإن كان خارج إطار عقد النقل من جهة فهو التزام حددته اتفاقية مونتريال، وفترة التأخير يجب أن تقوم على فترة التأخير غير المعقولة [1] Unreasonable time ويسأل الناقل عنها بموجب المسؤولية التقصيرية".

ثالثاً: تسليم البضاعة إلى المرسل إليه واخطاره بوصولها

Handing the Cargo and Informing the Consignee

الأصل أن يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً مادياً في ميناء الوصول الجوي وعندها ينتهي عقد النقل وقد يتم التسليم في مكان آخر إذا جرى الاتفاق على ذلك وحسب اتفاقية مونتريال يقع على الناقل إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك (م/ 2/13)[2] والمقصود بتسليم البضاعة هو التسليم المادي للمرسل إليه بحيث يتمكن المرسل إليه من بسط سيطرته المادية على البضاعة وبعد إبراز مستند النقل الجوي بغرض استلام البضاعة فإذا طالب المرسل إليه تسلم البضاعة ودفع التكاليف المستحقة ينتهي حق المرسل بالبضاعة اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه[3]، وفي حال الامتناع عن التسليم فإن قانون دولة مطار الوصول هو الذي يحكم التزامات وحقوق الناقل وعادة ما يلجأ الناقل بواسطة ممثله كإجراء احتياطي الحصول على الإذن من المحكمة المختصة وعن طريق قاضي الأمور المستعجلة لتعيين خبير لإثبات حالة البضاعة والإذن بإيداعها لدى أمين أو سلطة المطار لحساب المرسل إليه، وإذا كانت البضاعة قابلة للتلف أو الهلاك أو تتطلب رعاية خاصة وللقاضي أن يعطي الإذن ببيعها ويأمر بإيداع ثمنها في خزانة المحكمة.

المطلب الثالث: التزامات المرسل أو شاحن البضاعة

The Obligations of Consigner, and Shipper

أولاً: دفع الأجرة paying the Freight

إنه على الصعيد العملي والتنظيمي فقد أوكل أمر تنظيم دفع الأجرة إلى الشروط العامة (للأياتا) فهي تدفع مقدماً ما لم ينص على غير ذلك،[4] كما أنه لا

(1) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مجلس النشر العلمي الكويت، عام 2000، ص 90.
(2) مادة 2/13 من اتفاقية مونتريال.
(3) مادة (13) من اتفاقية مونتريال 1999.
(4) www. iata. org/ See under simplifying the Business.

تدخل المصاريف الإضافية التي يدفعها المرسل للاستفادة من خدمات الإيداع والتأمين والتحميل في مفهوم الأجرة وإذا كان الاتفاق يقضي بدفع الأجرة عند الوصول وجب على المرسل إليه دفعها فإذا امتنع جاز للناقل حبس البضاعة استناداً للقواعد العامة للعقود في القانون المدني[1] ويكون الدين المستحق للناقل المتمثل ببدل الأجرة هو دين ممتاز يستوفى إذا تم بيع البضاعة قبل تسديد باقي الديون.

ثانياً: إعطاء المعلومات الصحيحة Declaration of the True Information

يتوجب على الشاحن أن يحرر مستند نقل جوي متضمناً بيانات كاملة صحيحة عن البضاعة، فإذا اكتشف الناقل أن البضاع على درجة من الخطورة لم يفصح عنها المرسل جاز له إلقاءها من الطائرة، حيث نصت الماده 10/ ف1 ـ ف2 من اتفاقية مونتريال على التزام المرسل عن صحة البيانات والإجراءات التي يعدلها بنفسه أو بواسطة ممثله القانوني ويترتب على ذلك أن الناقل يستطيع الرجوع على المرسل إليه بالتعويض من الأضرار التي لحقت به نتيجة عدم الإفصاح بالبيانات الصحيحة بشأن البضاعة كما لا يقع على عاتق الناقل اتخاذ تدابير غير عادية إذا تبين أن البضاعة تحتاج إلى عناية خاصة كسقاية نباتات أو تقديم دواء ما دام المرسل لم يصرح عنها، ويجب على المرسل أن يتقيد بقوانين وأنظمة دولة المطار فيما يتعلق بالإجراءات الإدارية والجمركية ودفع الرسوم المقررة[2] وأجازت المادة (6) من اتفاقية مونتريال 1999 للناقل إلزام المرسل بتقديم ما يفيد عن طبيعة البضاعة إذا كانت دوائر الجمارك وسلطات إنقاذ القانون في بلد المغادرة والوصول تطلب ذلك، كما يقع على المرسل بموجب المادة (2/22) من اتفاقية مونتريال الإفصاح عن طبيعة وقيمة البضاعة ببيان خاص فإذا كانت مجوهرات وأفصح عنها أنها إكسسوارات بلاستكية، فيتم التعويض عنها على أساس الوزن للإكسسوارات على أن لا تتجاوز قيمة التعويض 1000 وحدة حقوق سحب خاصة لكل مسافر وليس القيمة الحقيقة للمجوهرات التي تتطلب إفصاحاً خاصاً ودفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر.

(1) الماده 203 وكذلك المواد 387، 388 من القانون المدني الأردني في المادة 75 من قانون التجارة.
(2) المواد (6، 16، 18) من اتفاقية مونتريال 1999.

ثالثاً: الالتزام بالمصاريف الناشئة عن الحق بتوجيه البضاعة من المرسل إلى المرسل إليه

Obligation to Expenses Incurred to Direct Cargo

بالرغم من خروج البضاعة من الحيازة المادية للمرسل / أو الشاحن بعد تسليمها للناقل إلا أنه يبقى مالك البضاعة وحائزها بشكل قانوني، وعليه فإذا لم يكمل الناقل رحلة إلى المكان المقصود ولحق ضرر بالبضاعة في إحدى محطات التوقف، فإن الناقل يساءل من قبل المرسل أو الشاحن وليس من قبل المرسل إليه.

ويمكن استنتاج ذلك من نص المادة (12 فقرة 1) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي نصت على ما يلي: "يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، ذلك إما بسحبها من مطار المقصد النهائي أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة أو المطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو في أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً أو المطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة بشرط قيامه بتنفيذ جميع الالتزامات الناشئة عن عقد النقل ويجب أن لا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين ويجب أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق"(1).

وعليه فإن حيازة المرسل وحقه بالتصرف في البضاعة تستمر طيلة فترة الشحن والنقل والوصول إلى المقصد النهائي والى ما قبل تسليم مستند الشحن الجوي للمرسل إليه، والى ما قبل ذلك فإن المرسل / أو الشاحن يستطيع توجيه البضاعة والطلب من الناقل تسليم البضاعة إلى شخص آخر بدل المرسل إليه الأول، إلا أن ذلك مشروط بشرطين:

الشرط الأول: أن لا يعود قرار توجيه البضاعة إلى إلحاق ضرر بالناقل أو المرسلين/ الشاحنين الآخرين على نفس الطائرة. ومثال ذلك إذا طلب من الناقل إنزال البضاعة في نقطة توقف أخرى يترتب على أثرها تأخير وصول بضائع باقي الشاحنين (2).

الشرط الثاني: أن يتحمل الشاحن جميع المصاريف التي تترتب على ممارسة حق توجيه البضاعة قبل تسليم مستند الشحن للمرسل إليه. وينبغي على الناقل لإخلاء مسؤوليته أمام الغير أو المرسل إليه أن يحصل على وثيقة شحن جوي أو إيصال البضاعة من المرسل، ودون الحصول على ذلك فإن الناقل يكون عرضة للمساءلة من الغير المتضرر.

---

(1) انظر المادة 12 من اتفاقية مونتريال في الملحق رقم 1.

(2) النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، د. محمود الكندري، مجلس النشر العلمي، 2000.

المبحث الخامس

مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال
Carrier's Liability in Montreal Convection

إن مفهوم مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال قد جرى تحديثها وتعديلها عما كان عليه باتفاقية وارسو لعام 1929، وقد أفردت اتفاقية مونتريال المواد 18، 19، 20 لمعالجة طبيعة المسؤولية على ضوء إعادة مراجعة النصوص المنظمة لها في اتفاقية وارسو وبروتوكول مونتريال لعام 1975 وتمخض التعديل في اتفاقية مونتريال لعام 1999 في معالجة مبتكرة ومعدلة لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص وكذلك في عقد نقل البضائع، وتم تقسيم المسؤولية إلى مسؤولية تقوم على الخطأ المفترض ومسؤولية تقوم على أساس الخطر وتحمل التبع. ففيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن التأخير التي تلحق بالمسافر أو الأضرار الناتجة عن التأخير في إيصال البضائع والأمتعة فإن المادة 19 من اتفاقية مونتريال كرست الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض وهو ما كان معمولاً به في اتفاقية وارسو بمعنى أن الناقل يبقى مسؤولاً عن الضرر الناتج عن التأخير سواء أكان في عقد نقل المسافرين أم التأخير في إيصال البضائع في عقد نقل البضائع ولا يستطيع الناقل التملص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو وتابعوه ووكلائه اتخذوا من الإجراءات المعقولة ما يكفي لتفادي وقوع الضرر أو انه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير، [1] كما لا يكون الناقل مسؤولاً إذا نتجت الخسارة عن أحد أو أكثر من الأسباب المدرجة بالمادة 18 / 2 وهي العيب الذاتي وعدم كفاية التغليف من جانب أشخاص غير الناقل أو تابعيه أو بسبب أعمال الحرب أو بسبب إجراءات السلطة العامة بشأن دخول أو خروج أو عبور البضائع، ويمكن إضافة حالة الناقل إذا نجم الضرر عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض ويعفى الناقل بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الذي سبب الضرر أو أسهم في حدوثه [2] وإثبات السبب الأجنبي. أما فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب المسافرين كالوفاة أو الإصابة الجسدية فقد تم معالجة المسؤولية بنظام

---

(1) المادة 19 من اتفاقية مونتريال.

(2) المادة 20 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

المسؤولية على مستويين Two Tier System. وبناءً عليه سوف نقوم بدراسة نطاق مسؤولية الناقل الجوي في مطلبين؛ الأول: مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر أو إصابته، وكذلك عن التأخير، والثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالبضاعة، والتأخير بإيصالها.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل الجوي في حال وفاة المسافر أو إصابته
Responsibility of Air Carrier in Case of Death or Injury

سبق أن بينا التزامات وحقوق أطراف عقد النقل الجوي، ورأينا أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل وهي إيصال (المسافر والأمتعة) سالمة إلى مكان الوصول، وإزاء هذه المخالفة يسأل عن تعويض الضرر الذي يلحق بالمسافرين والأمتعة المنقولة ويتفاوت الضرر اللاحق بالمسافر من حالة الوفاة إلى الإصابة الجسدية وفقدان الأمتعة أو تضررها. كما ينبغي الوقوف على حالة تحقق المسؤولية عن كل شكل من أشكال الضرر في عقد نقل المسافرين. وهذا ما سيتم تناوله من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته. وسنتناول في الفرع الثاني: المسؤولية عن تأخير المسافر.

الفرع الأول: المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته
Liability for Death or Injury of Passenger

سارت اتفاقية مونتريال لعام 1999 على خُطى اتفاقية وارسو لعام 1929 وضيقت النطاق الزمني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص؛ والسبب في ذلك يعود إلى كثرة حوادث الطيران عند إعداد اتفاقية وارسو وما ينتج عن هذه الحوادث من أضرار تصيب المسافرين وغير المسافرين على الأرض [1]. وكان الأولى على اتفاقية مونتريال أن تحدد بوضوح النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب على غرار حرصها في توسيع النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة، كما سوف نرى لاحقاً، وقد عنيت المادة (17/ 1) من اتفاقية

---

(1) تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية روما لا تسري على الحوادث الناجمة عن تصادم الطائرات في الجو ولا تسري على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كان المصاب مرتبطاً مع مشغل الطائرة برابطة عقدية.

Rome Convention (1952) convention on damage by foreign aircraft to third party on the surface "online available at:www. assa – int. org

مونتريال 1999 بتحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي، وجاء بها: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم" و هي المادة الأكثر استقطاباً للاجتهادات القانونية حول تفسيرها[1]، ومن استقراء عبارات النص آنف الذكر، نجد أنه يتطلب لقيام مسؤولية الناقل ثلاثة شروط وهي:

1. أن يكون الضرر الناشئ عن حادث.
2. أن يقع الضرر خلال فترة زمنية محددة.
3. أن يثبت وقوع الضرر.

أولاً: الحادثة الجوية The Air Accident

لم تحدد اتفاقية مونتريال معنى اصطلاحياً أو تعريفاً للحادثة الجوية Air Accident، بعكس اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي اللذان أخذا بالمعيار الشخصي لتحديد المسؤولية، وأن مسؤولية الناقل تقوم على الخطأ المفترض وهذا معيار ضيق، فقد نصت اتفاقية وارسو أن الحادث هو: "كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة"، وبالتالي فإن اعتداء مسافر على مسافر داخل الطائرة يخرج عن نطاق مسؤولية الناقل لأن الحادثة وإن وقعت أثناء عملية النقل إلا أنها غير متصلة من حيث أصلها بعملية استغلال الطائرة ففي قضية[2] Price V. British Airways تقرر بأن الإصابة التي لحقت المدعي من اللكمة التي تلقاها من أحد المسافرين لا تشكل حادثة وفقاً لاتفاقية وارسو حتى لو وقعت أثناء النقل[3]. إلا أن هناك من أخذ بالمعيار الموضوعي لقيام المسؤولية وهو معيار واسع تبناه اتفاق مونتريال لعام 1966 ويشمل معنى الحادثة كل

---

(1) تعتبر المادة 17/ 1 من أكثر المواد التي يتم التنازع في تفسير معناها بين طرفي عقد نقل الأشخاص فهي تتعرض لموضوعين رئيسين، الأول مدى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل الجوي وكذلك تتعرض للمقصود من عبارة "الحادث"، وفي معظم القضايا الدولية أمام المحاكم الأمريكية والأوروبية التي لجأ إليها المؤلف كان تفسير المادة 17 / 1 هو محور النزاع عند المطالبة بالحكم بالتعويض. انظر بذلك لاحقاً القضايا منها:
Royal Dutch Airlines (Morris V. KLM) & (Saks V. Air – France) Elin PHIF, Plaintiff – Appellant V. ICELADAIR ‹aka Icelander North America, Defendant Appellate

(2) نقلاً عن محمود أحمد الكندري، مرجع سابق، ص101.

(3) نقلاً عن محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مرجع سابق، ص 100.

الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت هذه الأسباب مرتبطة بحسب الأصل بالاستغلال الجوي أم لا. [1]

وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا المعيار في قضية ماريان ضد شركة الخطوط الجوية العالمية التي أقامتها أحد المسافرات على شركة الطيران نتيجة إصابتها بأضرار من جراء قيام مجموعة فدائية مسلحة باختطاف الطائرة، حيث تقرر اعتبار الناقل مسؤولاً عن تعويض المدعية نتيجة الأضرار التي لحقتها وفقاً لاتفاق مونتريال 1966، من جراء قيام أحد المسلحين باختطاف الطائرة، وكان الحكم سيتغير لو أن المحكمة أخضعت دعوى المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو الأصلية، لأن الاتفاقية قصرت الحادث على الارتباط بالاستغلال الجوي، ومن ثم فإن لفظ الحادث قد يطلق على كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل غيز مألوف لا يمكن توقعه أو دفعه. [2] ففي قضية وفاة طفل مسافر مع والده على متن طائرة الملكية الأردنية نتيجة توقف عمل الكلى نهائياً رغم أن الناقل أخذ التدابير المناسبة لإسعافه واستعان بطبيب اطفال لاسعافه على متن الطائرة وتزويده بالأكسجين تمسك الناقل بأسباب الإعفاء أنه لم يقصر باتخاذ الاحتياطات اللازمة لدفع الحادث بالرغم من عدم علمه أن الطفل مسافر مع والده للعلاج، وبناء عليه تم رد دعوى ولي أمره [3]. ومن الواضح أن محكمة التمييز استندت بقرارها لسبب الإعفاء العام ومفاده أن الناقل لم يقصر في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لدرء الخطر، ولكنها لم تتطرق لمفهوم الحادث كما حصل في آخر حكم قضائي لمحكمة استئناف برمنجهام في بريطانيا في القضية Barcly V. British Air WaysPL تعرضت المحكمة لمفهوم الحادث بالمعنى المقصود في المادة 1/17 في اتفاقية مونتريال وتتلخص وقائع القضية أن المدعية كانت تسافر على متن طائرة المدعى عليها من مطار هيثرو بلندن إلى مدينة مالبورن بأستراليا عن طريق كوالالمبور، تبين أن المدعية المسافرة كانت تعاني من تضيق في المسالك البولية، وبعد عدة ساعات من الطيران عانت من صعوبة في التبول وطلبت مساعدة طاقم الطائرة. استعان الطاقم بطبيب من المسافرين والذي عرض حقنها بإبرة لتهدئة الألم، ونصحها بشرب مزيد من السوائل وافقت

(1) عاطف الفقي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 74.

(2) قرار محكمة باريس في 19juin 1969. نقلا عن محمد الفقي، مرجع سابق.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1987/484: منشورات مركز عدالة.

المسافرة، إلا أن حالتها ساءت لزيادة السوائل وانعدام القدرة على التبول حتى وصول الطائرة إلى مطار كوالالمبور وهناك تلقت علاجاً طبياً لاستكمال الرحلة إلى أستراليا.

أقامت المدعية الدعوى لدى محكمة برمنجهام على شركة الطيران والمطالبة بالتعويض نتيجة معاناتها من الإصابة استناداً إلى أن الحقنة التي تلقتها من الطبيب بإيعاز من طاقم النقل هي حادث غير عادي (an unusual event)، وبالتالي فإنها تشكل حادثاً بالمعنى المقصود في المادة 17 /1 في اتفاقية مونتريال 1999. استند دفاع شركة الطيران على عدم اعتبار واقعة تلقي الحقنة على الطائرة لا تشكل حادثاً غير عادي بالمعنى المقصود بمنطوق المادة 17 / 1 من اتفاقية مونتريال. نظرت محكمة برمنجهام البريطانية القضية للنظر فيما إذا كانت الحقنة المعطاة لمسافرة على متن الطائرة تشكل حادثاً عرضياً وينطبق عليه وصف الحادث المقصود بالمادة 17 /1 من اتفاقية مونتريال أم لا. وقررت المحكمة أن ذلك الفعل المتمثل بإدارة الناقل عملية معالجة وضع المسافرة على الطائرة لا يشكل حادثاً عرضياً أو غير مألوف. تم استئناف القضية امام محكمة استئناف برمنجهام وقررت محكمة الاستئناف في 20 حزيران عام 2013 تأييد قرار محكمة الدرجة الأولى وقد استشهدت المحكمة في قرارها بعدد من السوابق القضائية[1] في قضايا النقل الجوي. وجدت المحكمة في تعريف الحادث، أن الحادث بمقصود المادة 17 من اتفاقية مونتريال يشير إلى سبب إصابة المسافرين وليس الإصابة بحد ذاتها بمعنى أن سبب الإصابة هو الحادث (The cause must be an event) أو أن حصول الحادث نفسه (happening) يجب أن لا يكون من منظور المصاب غير عادي (unusual) وغير متوقع (unexpected) بل يجب أن يكون الحادث طارئ خارجي بالنسبة للمسافر. وخلصت المحكمة أن سبب تضيّق المسالك البولية وسوء حالة المسافرة هي أعراض داخلية لحالة المدعية. وقد ذهب القاضي (آلنز) إلى تقرير أن المسألة الجوهرية لتقرير فيما إذا كان إدارة عملية الحقن كانت حادثة خارجية وغير عادية للمسافرة أم لا، بهذا الخصوص توصلت المحكمة أن مجرد حقن المسافرة في منتصف الرحلة وليس عند التوقف لا تكفي لاعتبار الحقنة غير عادية ولا تشكل حادثاً بالمعنى المقصود وبالمادة

(1) استشهدت محكمة استئناف برمنجهام بالقضايا كل من:

Royal Dutch Airlines (Morris V. KLM) & (Saks V. Air – France).

وكذلك بالقضية:

Barclay v. British Airways plc ،2008 E. W. C. A. Civ 1419 (2008).

1/17. لقد اعتبرت المحكمة أن الحقنة كانت أمراً طبيعياً وأن حقنها للمسافرة المتألمة خلال الطيران لا تشكل حادثاً غير مألوف وبالتالي فإن قرار محكمة الدرجة الأولى موافق للأصول بردّ دعوى المدعية المسافرة.

ويبدو أن مفهوم الحادث غير المألوف ذو السبب الخارجي قد تكرس لتفسير معنى الحادث المقصود بالمادة 17 من اتفاقية مونتريال ففي قضية Elin PHIFR، Appellant V. ICELADAIR - Plaintiff، aka (1) أمام محكمة الاستئناف الأمريكية (الغرفة التاسعة)، وتلخصت وقائع هذه القضية بأن سيدة مسافرة على متن طائرة تعود لشركة الطيران Icelander وبمجرد جلوسها على المقعد المخصص لها انحنت لوضع أكياس تحت المقعد إلا أنها وعندما نهضت ارتطم رأسها بشاشة التلفزيون التي كانت مدلاة إلى الأسفل مما تسبب لها بإصابة في الرأس ووقعت على الأرض. تقدمت المصابة الين فيفر Elin Phifr بدعوى ضد الناقل شركة الطيران Icelander استناداً إلى مسؤوليتها بموجب المادة 17 من اتفاقية مونتريال والتي تنص على مسؤولية الناقل عن الحادث الذي يحصل للمسافرة Phifr في الفترة الزمنية ما بين وقت الصعود والنزول. قررت محكمة المقاطعة رد الدعوى استناداً إلى إخفاق المدعية بإثبات مخالفة الشركة الناقلة لمتطلبات FAA (2) (إدارة اتحاد الطيران). وقامت المدعية باستئناف الحكم أمام محكمة الاستئناف التي قررت تأييد قرار محكمة الدرجة الأولى، وقررت أن المحكمة نظرت في سبب الحادث وليس الحادث نفسه وأن الشركة لا تكون مسؤولة عن الإصابة إلا إذا توفرت الشروط التالية:

1. أن يكون الحادث غير متوقع وغير مألوف الحصول.
2. أن يكون سبب الحادث سبباً خارجياً لا علاقة للمسافر به.
3. أن ينتج عن الحادث إصابة. ولتقرير فيما إذا كانت شاشة التلفاز المدلاة إلى الأسفل مخالفة للمتطلبات، عادت المحكمة إلى تعليمات اتحاد الطيران المدني فلم تجد نصا يعالج المساءلة وقررت أن معيار الحادث المقصود في المادة 17 من اتفاقية مونتريال يجب تفسيره بعد تقييم حكيم والأخذ بالاعتبار الظروف

(1) Elin PHIFR, Plaintiff - Appellant V. ICELADAIR, aka United States Court of Appeals, Ninth Circuit 652 F. 3d (2011).

(2) The Federal Aviation Administrative. (The supreme Court has suggested that a perse rule requiring a regulatory violation would be improper (The unexpected or unusual).

المحيطة بإصابة المسافر وقت الإصابة[1] وخلصت أن الحادث لا يعتبر غير مألوف وردت دعوى المدعية.

ثانياً: أن يقع الحادث أثناء النقل الجوي Accident During Air Carriage

تضمنت المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999 على أن مسؤولية الناقل الجوي تتحقق عن وفاة الراكب أو الإصابة الجسدية إذا كان الحادث وقع على متن الطائرة، أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم[2]، ويستفاد من النص أن الحادث يجب أن يقع خلال فترة زمنية معينة وتبدأ مسؤولية الناقل بمجرد صعود المسافر للمغادرة بيد أن الاتفاقية قد أغفلت ومن قبلها ملاحق الاتفاقيات الدولية المعنية بهذا الخصوص عن تحديد ما المقصود بعبارة (صعود الركاب أو نزولهم من على السلّم)، هل المقصود وضع الراكب قدمه في حالة المغادرة على أول سلم الطائرة صعوداً إلى الطائرة، وعند الوصول الانتهاء من آخر سلم نزول الطائرة ووضع قدمه على أرض المطار؟ ومن التدقيق في عبارات النص يتبين بوضوح أن عبارة صعود الركاب ونزولهم لم تقترن بسلم الطائرة، مما قد يفتح المجال لتفسيرات قد تضيق إذا تم ربط الصعود والنزول بسلم الطائرة أو قد تتسع إذا أسقطنا عبارتي الصعود والنزول على درجات صالة المطار أو درجات الحافلة التي قد تستعمل لنقل الركاب من المطار إلى الطائرة المنتظرة على المدرج أو الخرطوم المتصل بالطائرة ومنهم من ربط ذلك بآخر سلم في مكان أمن بالمطار، لأن مسؤولية الناقل تمتد لإيصال المسافر إلى مكان آمن في منطقة المطار[3].

---

(1) "Liability test should be flexibly applied after assessment of all the circumstances surrounding a passengers injuries".

(2) تم الإشارة في الملحق (13) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي عند تعريف الحادث إلى تحديد نطاق الحادث وجاء به:

"Accident, An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with intention of flight until such time as all such persons have disembarked",

انظر في ذلك الموقع التالي:

Annex 13 to the convention on international civil aviation, chapter 1(On –Line), available :www. rnf. is/media/eydublod/annex_13.

(3) إلياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 182.

تباينت الآراء الفقهية في ذلك، فمنهم من قال أن الفترة تبدأ من صالة الانتظار حتى تمام صعوده إلى الطائرة [1]، والبعض الآخر قال تبدأ هذه الفترة من اللحظة التي يغادر فيها المسافر مبنى مطار القيام وتطأ قدمه صحن المطار متوجهاً إلى الطائرة واكتمال صعوده إلى جوفها، وفي عملية المغادرة ومنذ اللحظة التي يبدأ فيها المسافر في مطار الوصول النزول على سلم الطائرة واجتيازه صحن (مدرج المطار) حتى دخوله مبنى المطار [2]، ويبدو أن الاختلاف الحاصل مرده إلى عدم ربط صعود ونزول المسافرين بسلم "الطائرة" وبالتالي قد يفسر صعود المسافرين درج أو سلم الدخول أو الخروج من المطار بأنه المقصود بالصعود أو النزول[3].

وإزاء هذه الاختلافات فإننا نرى أن الأمر متروك للقضاء الجهة المختصة لتفسير النص، وبهذا الخصوص لم يتصدَ القضاء العربي لذلك إلا أنه من المفيد التأكيد على عدم ربط عبارتي الصعود والنزول بسلم (الطائرة) عند المغادرة أو النزول منها، فقد يفسر الصعود من وقت صعود المسافر في مكان تكتنفه مخاطر الطيران التي يقتضي دخول الراكب الطائرة الواقفة على خط سيرها ؛ أي من لحظة البدء بنشاط في داخل المطار يقتضيه السفر للصعود إلى الطائرة، ومثال ذلك إتمام عمليات الكشف على الأمتعة [4]، أو الحصول على رقم المقعد أو الصعود على السلم المؤدي إلى النفق الرابط بين قاعة انتظار المسافرين وجسم الطائرة، أو الصعود على سلم الحافلة التي تنقل المسافر داخل مدرج المطار إلى الطائرة المتوقفة تمهيداً للإقلاع وعند الوصول (النزول) من اللحظة التي يبدأ فيها النزول إلى آخر سلم في مكان آمن في المطار كدخول المسافر مبنى المطار واستلامه أمتعته، فإذا غادر المسافر بعد ذلك للتسوق أو الجلوس في مقهى وأصيب بعارض أو تعرض لإصابة فإن الناقل الجوي غير مسؤول عن سلامته لأن هذه المرافق تتبع إدارة المطار وليس الناقل الجوي، ولكن قد تقوم مسؤولية محدث الضرر (كحوادث الانزلاق داخل المطار) وتخضع بالنتيجة لأحكام القانون الوطني [5]، أو يتم الاتفاق على نقل الراكب من مكاتب الشركة إلى المطار بواسطة مركبات الشركة، أو أن تهبط الطائرة بعيداً عن النفق ويتم نقل الركاب بواسطة مركبات

---

(1) فاروق، زاهر أحمد (د. ت). تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي (مجموعة رسائل دكتوراه). (د. م)، ص 285.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص352 ـ 353.

(3) محمود أبو شاور، حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، رسالة ماجستير ص57، 58.

(4) محمد العريني ومحمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، بيروت، 2005، ص 706.

(5) حسن محيو، مرجع سابق، ص 229 ـ 231، رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 351.

تعود للناقل، وفي هذه الحالة أيضاً تقوم مسؤولية الناقل الجوي ولكن تخضع لأحكام القانون الوطني طبقاً للمادة (38/ 1) من اتفاقية مونتريال التي حصرت نطاق تطبيقها على النقل الذي يتم بواسطة الطائرة فقط في حال اختلاط عملية النقل وتم جزء منها بحراً أو براً، فإن هذا الجزء غير الجوي يخضع للقانون الوطني فإذا تم الاتفاق على نقل المسافرين من داخل المدينة إلى المطار في حافلة شركة الخطوط الجوية الملكية وأثناء السير باتجاه المطار وقع حادث سير للحافلة وتضرر أحد المسافرين، فتقوم مسؤولية الناقل على أساس عقد نقل المسافرين براً.

كما تثير عبارة على متن الطائرة تساؤلات ما زالت مفتوحة، فهل يعني على متن الطائرة وجود مسافرين على متن الطائرة خلال الفترة الزمنية المحددة للرحلة أم قد تمتد إلى حالات يغادر المسافرين بها الطائرة لسبب ما؟ إن عبارة نزول المسافر تنفي إمكانية انتهاء المسؤولية بانتهاء المدة المحددة للرحلة لأن المسافر لم ينزل من الطائرة أو درجات أرض المطار تبعاً لانتهاء الرحلة المقررة، فإذا تم اختطاف الطائرة وأنزل المسافرين عنوة في مكان ما، فإن الناقل يبقى مسؤولاً لأن الرحلة يجب أن تستمر حتى إيصال المسافر إلى مكان آمن في نهاية الرحلة المقررة[1]، وقد قرر القضاء الأمريكي في قضية[2] Martineg Hernandez V. Air France عدم مسؤولية الناقل عما أصاب المسافر نتيجة الحادث الإرهابي بعد وصوله إلى مكان آمن بالمطار حيث انتهى النزول بمجرد دخول الراكب هذا المكان حيث وقع الحادث أثناء انتظاره لتسلم حقائبه. إلا أن زيادة حوادث الإرهاب داخل المطارات دفع بالقضاء الأمريكي إلى الانحياز في تفسير نصوص اتفاقية وارسو إلى جانب المسافرين، حيث قررت المحاكم الأمريكية بهذا الاتجاه مسؤولية الخطوط الجوية الدولية عما أصاب المسافرين في مطار أثينا عام 1973 نتيجة القنابل التي ألقيت من المسلحين على المسافرين أثناء أن الانتقال من بوابة إلى بوابة في سفر الترنزيت وخلال عملية التدقيق بالوثائق للموصول إلى الطائرة المتعاقبة بعد المناداة عليهم.[3]

(1) نقلاً عن إلياس حداد، النقل الجوي، ص 184.

(2) Matineg Hernandez V. France, RFDA, (Us court of Appeals, 1st Cir. 1976), p 421.

(3) Day v. Trans World Airlines, Inc. , 528 F. 2d 31 _ Court of Appeals, 2nd Circuit 1975

ثالثاً: أن يصيب المسافر ضرر Injury to Passengers

لا يكفي أن يقع الحادث غير المألوف وخلال فترة النقل الجوي للمطالبة بالتعويض بل لا بد من أن يلحق الضرر بالمسافر كإصابته نتيجة انقلاب المقعد أو وقوعه أرضاً في الممر نتيجة خطأ في قيادة الطائرة للتعامل مع المطبات الهوائية ويتمثل الضرر الناجم عن الحادث إصابة جسدية للمسافر، بيد أن الاتفاقية 1999 أغفلت في المادة (17/ 1) عن تحديد نوع وماهية الضرر الذي يستوجب التعويض استكمالاً لنطاق المسؤولية [1]، هل هو الضرر المادي أم الضرر المعنوي؟ وبالرجوع إلى نصوص اتفاقية مونتريال 1999 قاطبةً نستنتج أن الأضرار التي تستوجب التعويض وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال هي الأضرار المادية (الإصابة بجرح أو أذى بدني) التي تلحق بالأشخاص الناجمة عن الإصابة الجسدية أو الوفاة دون الأضرار المعنوية[2]، وقد تباينت الآراء بخصوص نوع الإصابة. فقد انقسم المؤتمرون في المؤتمر الدبلوماسي حول تضمين نص المادة 17/ف التعويض عن الإصابة العقلية Mental Injury في حين عارض فريق من الناقلين إدراج هذا المفهوم وجلهم من دول العالم الثالث، واستندوا بحجتهم أن إدراج مفهوم الإصابة العقلية يفتح المجال أمام الغش والابتزاز والتكسب وخاصة في ظل وجود الولاية القضائية الخامسة التي تضمنتها مسودة اتفاقية مونتريال (رفع الدعوى أمام محكمة إقامة المدعي) وأن هناك صعوبة لإثبات عكس ما يدعيه المسافر من إصابة عقلية، كما يصعب تحديد وقت الإصابة العقلية هل كانت قبل الحادث أم بعد الحادث وكل ذلك سوف يرهق كاهل الناقل أمام سيل الدعاوى التي سيتم رفعها.

في حين استند المؤيدون لإدراج الإصابة العقلية ومعظمهم (من الدول الأوروبية) إلى عدد من الحجج أهمها أن عبء الإثبات سيكون على عاتق المسافر المدعي الإصابة العقلية، وأن الإصابة العقلية مرتبطة بالإصابة الجسدية، وأن الإصابة العقلية المقصود بالتعويض عنها هي الإصابة التي تعيق المسافر من ممارسة نشاطاته الحياتية اليومية وليس مجرد الاضطرابات النفسية[3].

---

(1) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص98.

(2) الفقي، عاطف محمد، المرجع الآنف الذكر، ص101.

(3) Evangelinos v. Trans World Airlines ،Inc. ،550 F. 2d 152 _ Court of Appeals ،3rd Circuit 1977.

ورجوعاً إلى الفقه القضائي الدولي فقد تم التعرض لمفهوم الضرر المعنوي قضية Battalla v. State of New York (1) حيث أخذ القضاء الأمريكي بالتعويض عن الإصابة النفسية استناداً لاتفاق مونتريال عام 1966، أما في قضية Herman v. Trans World Airlines، Inc (2). وتتلخص القضية أن الأم مريام إقامة الدعوى على الناقل الجوي للمطالبة بالتعويض عما عاناه طفلها أثناء اختطاف الطائرة إجبارها على الهبوط في صحراء الأردن عام 1970، حيث أصيب بالخوف والاضطراب ونقص في وزنه. ردت الجهة المدعى عليها (الشركة الناقلة) بأن الطفل لم يتعرض جسمه لأية إصابة، وأن المادة 17 من اتفاقية وارسو تعني بالتعويض عن الضرر المادي فقط، كما الحادث المدعى به قد حصل أثناء أن كانت الطائرة جاثمة على الأرض، ولم تكن بحالة تحليق جوي وطلبت المدعى عليها رد الدعوى بناء على هذه الدفوع. وجدت المحكمة أن اتفاقية وارسو لم تنص على التعويض المعنوي إلا أن المحكمة حكمت بالتعويض للطفل على أساس أن ما أصاب الطفل يدخل ضمن الإصابة الجسدية "bodily injury". وقالت المحكمة إن نظام العصاب والعمليات النفسية للعقل هي جزء من الجسم كما هي الأيادي والأرجل وحالة الطفل يجب أن تؤسس على التقدير لما أصاب الجسد، أن الطفل المدعي ليس بحاجة لإثبات الإهمال من جانب المدعى عليه، وقررت المحكمة التعويض على هذا الأساس وجاء بقرار المحكمة ما يلي:

The nervous system and the psychic processes of the brain are as much a part of the body as the legs or, arms. The infant plaintiff's damages must be established by her proof of injury — and this will take place at the assessment. The infant plaintiff need not establish negligence on the part of defendant, but she must establish injury arising out of the breach of defendant's responsibility. [2] Accordingly, I would affirm the order.

(1) Battalla v. State of New York (10 N Y 2d 237) ، as Judge Burke in Battalla pointed out ، damages for emotional disturbance were then allowed in England and in a majority of American jurisdictions.

(2) Herman v. Trans World Airlines, Inc., 40 AD 2d 850 - NY: Appellate Div. ،2nd Dept. 1972.

أما عن وقت حصول الضرر ومكانه وفيما إذا حصل الضرر للمسافر داخل الطائرة أم على وجه أرض المطار، فيجب أن نفرق بين الضرر الواقع للمسافرين والضرر الواقع لغير المسافرين من جراء الحادث الجوي. ففيما يتعلق بالأضرار الواقعة على غير المسافرين، ومثال ذلك وقوع طائرة محلقة على الأرض. فقد عنيت المادة (55/ أ) من قانون الطيران المدني الأردني2007 بتعيين النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي وجاء بها: "كل من لحق به ضرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض، وكان الضرر بسبب حادث غير مألوف ناتج عن تشغيل الطائرة أو في حالة طيران في إقليم المملكة أو في فضائها الجوي، فإنه يستحق التعويض بمقتضى الأحكام المقررة في هذا القانون، وفي المعاهدات الدولية سارية المفعول في المملكة، وتطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية على التعويض إذا لم يرد نص في هذا القانون أو في المعاهدات الدولية "، أشار النص إلى تطبيق الاتفاقيات الدولية سارية المفعول في المملكة، ومن خلال البحث في الاتفاقيات الدولية نستخلص أن اتفاقية مونتريال قد استبعدت الأضرار التي تحدث على سطح الأرض من أحكامها، وأشارت إلى اتفاقية روما لسنة 1952 إلى ذلك فهي الأولى بالتطبيق، ويكون مستثمر الطائرة هو الملتزم بتعويض الأضرار التي تلحق بالأشخاص على سطح الأرض[1]، ويحسب مبلغ التعويض على الأساس المقرر في اتفاقية روما لسنة 1952 [2]. أما فيما يتعلق بالمسافرين اللذين يقون بالطائرة الجاثمة على الأرض بسبب الحادث فلهم الحق بالمطالبة بالتعويض كما لو كانت الطائرة بحالة تحليق (airborn) وقد تاكد ذلك في قضية Herman V. Trans World Airlines حيث أكد القضاء البريطاني هذا الامتداد لعبارة على متن الطائرة (on board the aircraft)[3].

---

(1) يسريه، عبد الجليل، مرجع سابق، ص285.

(2) مشغل الطائرة حسب أحكام المادة (2/ 2) من اتفاقية روما هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر، وتجدر الملاحظة أن أحكام اتفاقية روما لا تسري على الحوادث الناجمة عن تصادم الطائرات في الجو، ولا تسري على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كان المصاب مرتبط مع مشغل الطائرة برابطة عقدية (عقد النقل الجوي)، ولا تسري على الأشخاص الذين يرتبطون مع مشغل الطائرة برابطة التبعية (عقد عمل)، لطفاً انظر في ذلك:
Rome Convention(1952) " Convention On Damage By Foreign Aircraft To Third Partes On The Surface" ،(On – line) ،Available :www. assa – int. org

(3) "But I do not think that defendant is correct. Under article 17 of the Convention the defendant is liable "if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft. " The infant plaintiff was on board the aircraft throughout the events، which together constituted one continuing accident" See Herman v. Trans World Airlines ،Inc. ،40 AD 2d 850.NY: Appellate Div. ،2nd Dept. 1972.

الفرع الثاني: المسؤولية عن تأخير المسافر Liability of Delay

تضمنت المادة 19 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 النص على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع. وبالتالي فأحكام المسؤولية عن التأخير هي واحدة بالنسبة لعقد نقل المسافرين ولعقد نقل البضائع، وعلى ضوء ذلك رأينا معالجة التأخير سواء أكان للمسافرين أم لوصول البضائع تحت عنوان واحد عند التعرض لمسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع الذي سيكون محور المطلب الثاني[1].

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع
The Air Carrier Liability in the Carriage of Goods Contract

يلتزم الناقل في عقد نقل البضائع الجوي بضمان سلامة البضاعه من وقت دخولها في حراسته وحتى تسليمها إلى المرسل إليه المعين في مستند الشحن الجوي، فإذا هلكت كلياً أو جزئياً أو فقدت أثناء بقائها في عهدة الناقل فإن مسؤولية الناقل تقوم بناء على الخطأ المفترض[2]، ويلتزم بالتعويض على أساس الاستفادة من قاعدة تحديد المسؤولية، وبعكس حالة تضيق مسؤولية الناقل في عقد الأشخاص جواً نرى من خلال المواد (18/ 1) و (38) من اتفاقية مونتريال 1999 اتساع نطاق انشغال مسؤولية النقل الجوي في نقل البضائع على خلاف نطاق مسؤوليته في نقل الأشخاص، فقد جاء في المادة (18/ 1) ما يلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي" ولمعرفة النطاق الزمني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع، لابد من البحث في الشروط حسب ما ورد في النص السابق، وهي على النحو التالي:

---

(1) انظر لاحقاً تحت عنوان (حصول التاخير أثناء النقل الجوي).

(2) The carrier of goods by Aiv is liable without proof of fault for destruction or loss of ,or damage to or delay of cargo if it occars during carriage by air.

الفرع الأول: شروط المسؤولية عن هلاك البضاعة

The Conditions of Liability for the Cargo Loss

أولاً: الحدث The Event

نصت اتفاقية مونتريال بالمادة 1/18 على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة جراء الحادث الذي يقع والبضاعة ما زالت تحت سيطرته وحراسته، إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 أغفلت عن تعريف الحدث تاركة أمر التفسير للفقه والقضاء، وهناك بعض التشريعات الوطنية تعرضت لهذا التعريف وقد تبنى قانون الطيران المدني الأردني 2007 تعريف الحدث الوارد في اتفاقية شيكاغو وملاحقها[1]، وعرف بعض الفقه الحدث أو الواقعة على أنها: " كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متصلة بعملية النقل أم غير متصلة بها"[2] وعلى هذا يعد الحدث أو الواقعة أكثر شمولاً في المعنى، وهو مرتبط بالأضرار التي تصيب البضاعة، بينما الحادثة تعني كل أمر فجائي أو غير متوقع متعلق بعملية النقل ذاتها يصيب المسافر في جسمه[3]، ويبنى على ذلك أن هناك فرق بين الحادثة Accident والحادث The Event، فالحادثة تتعلق بالأضرار التي تصيب المسافرين في سلامتهم الجسمية بينما الحادث يتعلق بكل ما يلحق بالبضاعة من تلف أو هلاك (كموت الحيوانات لانتشار وباء معين في حيز البضائع، أو سوء التخزين في الطائرة، أو في المطارات التي نزلت بها الطائرة، أو في مطار الوصول) دون أن تقع حادثة جوية، وقد تبنى القضاء الأردني هذا الاتجاه وقضت محكمة التمييز الأردنية على أنه: (. . . . وحيث توصلت محكمة الموضوع أن الشركة المميزة كناقل (لشحنة تحاميل الريفانين) قامت بتخزين البضاعة في مستودعاتها في مطار (هواري بومدين) بتاريخ وصول الشحنة في 2001/6/18 وفي ظرف درجة حرارة 40 درجة مئوية مما أدى

---

(1) المادة (2/ ب) من قانون الطيران المدني الأردني 2007، وتم الإشارة في الملحق (13) لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي تعريف الحدث على أنه:

"Incident: An occurrence other than an accident, associated with operation of an aircraft which affects or could affect the safety operation".

متوفر على الموقع التالي:

Annex 13 to the convention on international civil aviation, chapter 1(On –Line).

(2) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص124.

(3) ملحق رقم 13 لاتفاقية شيكاغو المعنون بالتحقيق في حوادث الطيران.

إلى تلف الشحنة، وخلافاً لما ورد بوثيقة الشحن لوجوب حفظ البضاعة في مكان مبرد، وتوصلت إلى أنّ تلف الشحنة كان أثناء حراسة الناقل وفقاً لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو، فيكون قرارها بإلزامه بالتعويض واقعاً في محله....)[1] ونعتقد أن القضية لو عرضت بنفس الوقائع على ضوء اتفاقية مونتريال فإن الحكم لن يتغير على أساس أن مسؤولية الناقل تقوم على الخطأ المفترض بدءاً من دخول البضاعة تحت حراسة الناقل.

ثانياً: وقوع الحدث خلال الفتره الزمنية للنقل الجوي

The Accident Must be During the Time of Carriage

حتى تبدأ مسؤولية الناقل الجوي يجب أن تصاب البضاعة بضرر نتيجة حدث خلال مدة النقل الجوي التي تشمل كل الفترة الزمنية ابتداء من دخول البضاعة في عهدة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أم على متن الطائرة[2] وهذا واضح من خلال صياغة فقرات من المادة (18) من اتفاقية مونتريال 1999 التي حددت النطاق الزمني والمكاني لمسؤولية الناقل، والتي تبدأ من لحظة وضع البضائع في حراسة الناقل، (وتشمل فترة وجود البضائع في مخازن الناقل) أو مكان آخر خارج المطار في حالة الهبوط الاضطراري، وتنتهي بانتهاء الحراسة؛ إما بتسليم البضائع للمرسل إليه أو المرسل في مطار الوصول أو أي مكان آخر، حيث إن خروج البضاعة من حراسة الناقل، فضلاً عن ذلك تشمل هذه الفترة نقل البضائع خارج المطار أو في اي مكان أو لغايات التحميل أو التسليم أو نقلها إلى مركبة أخرى لإعادة الشحن، وعليه فإن أي ضرر يلحق بالبضاعة تقع ضمن مسؤولية الناقل المفترضة وهي قرينة قابلة لإثبات العكس Subject of contrary proof ويرجع السبب في اتساع نطاق المسؤولية في نقل البضائع إلى قيامها على فكرة الحراسة التي هي فترة زمنية أطول من مدة الطيران في الجو [3]، وإذا تعرضت البضائع للضرر خلال الفترة الزمنية (فترة الحراسة) أو المكانية (جواً أو براً أو بحراً) فإن أحكام اتفاقية مونتريال هي الواجبة التطبيق وليس القانون الوطني، وهذا على خلاف ما رأيناه في نقل الأشخاص الذي يخضع للقانون الوطني إذا وقع الحادث خارج نطاق تشغيل الطائرة. [4]

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1816/ 2006)، هيئة خماسية، تاريخ 7/ 3/ 2007، منشورات مركز عدالة.

(2) Schmitthoff ،the low and practice ،Ibid ،p 373.

(3) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص126.

(4) Delta Airline Inc v. Chimet SP. A (3d Cir Pa)Aug. 30 2010 Loss and Damage ،The Nv: Flyer.

وقد أكدت المادة (18/ 4) من اتفاقية مونتريال على فكرة الحراسة والنطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي بقولها: " لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجار مائية خارج المطار، غير أنه إذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي وإذا قام الناقل بدون موافقة المرسل إليه بتغيير واسطة النقل بواسطة أخرى فتعتبر الخسارة أنها وقعت خلال فترة الشحن الجوي "[1] ثم عادت في نصوص لاحقة وأكدت على فكرة الحراسة[2] والقانون الواجب التطبيق وفي أول اختبار لمنطوق المادة 18 لاتفاقية مونتريال حكمت المحاكم البريطانية: استناداً إلى المادة 1/18 الفقرة الأولى والثانية بأنه سواء كانت البضائع في عهدة الناقل التي تخضع لصياغة عقد النقل فإن الأضرار التي تسبب بها مستخدمو الناقل في مخازن المطار تعتبر أنها وقعت خلال فترة النقل الجوي ما لم يتم إثبات العكس[3]، وفي قضية أردنية مشابهة باستثناء أن البضاعة المتضررة تم إيداعها سليمة في مخازن غير تابعة للناقل وليس من قبل مستخدميه، وتتلخص القضية أن مستشفى عاقلة قد استورد جهاز التراساوند من ألمانيا وتعاقد مع شركة الخطوط الجوية القطرية لنقله إلى مطار عمان وقد تم إيصال الجهاز سالماً إلى المطار حيث قامت شركة الخطوط الجوية الملكية الأردنية بموجب عقد مناولة مع الشركة القطرية بتخزينه في مخازن المطار بانتظار تسليمه، وأثناء قيام الشركة الأردنية بإعادة جرد مستودعاتها وقيام موظفيها بمحاولة وضع الجهاز على الرافعة الشوكية العائدة لها سقط الجهاز وأصيب بالتلف نتيجة عدم أخذ الاحتياطات اللازمة.

قررت محكمة التمييز أن الضرر الذي أصاب الجهاز لم يكن أثناء عملية النقل الجوي، وأن اتفاقية مونتريال لا تعفي شركة الخطوط الجوية الملكية بناء على عقد المناولة مع الشركة القطرية التي خرج الجهاز من حراستها، وأن شركة الخطوط

(1) المادة (18/ 4) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) المادة (38/ 1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، ولقد ورد ضمن شروط الاياتا في نقل البضائع تحت عنوان (مسؤولية الناقل)، بأن الناقل يكون مسؤولاً عن ضياع أو تلف أو تأخير البضائع، إذا وقع الحدث أثناء النقل الجوي، ويشمل الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الناقل أو وكيله، لطفاً انظر شروط الاياتا لنقل البضائع ومتوفر على الموقع التالي: Carriage For Cargo www. Transportrecht. de - Iata Conditions Of - تاريخ الدخول 5/ 2/ 2013.

(3) Rolls Royce Plc V. Heavylift Volga DineprLtd (200) 1 lloyd's Rep 653.

الجوية الملكية الأردنية مسؤولة عن الضمان، ويبدو أن قرار المحكمة قد استند إلى المسؤولية التقصيرية لشركة الخطوط الجوية الملكية الأردنية[1] ويبدو أن المحكمه أخذت بمبدأ مفهوم الحراسة، حيث إن جهاز التراساوند خرج من حراسة وعهدة الخطوط الجوية القطرية عند تسليمه إلى الخطوط الجوية الملكية، حيث قررت المحكمة بأن الناقل بحالة النقل متعدد الوسائط يستطيع أن يدرج في سند الشحن الجوي شروطاً تتعلق بوسائط النقل الأخرى بشرط مراعاة هذه الاتفاقية[2].

ثالثاً: أن يلحق نتيجة هذا الحدث ضرر للبضائع

Damages to Cargo Due to the Event

القاعدة العامة لاستحقاق التعويض هي أن لا تعوض بدون ضرر[3]، فحتى تقوم مسؤولية الناقل بالتعويض ضمن النطاق الزمني لمسؤوليته، يجب أن يتحقق الشرط الثالث وينتج عن الحدث ضرر المتمثل بتلف البضائع أو تعيبها أو ضياعها وهي في حراسة الناقل، وطبقاً لمفهوم المخالفة إذا أصاب البضائع ضرر خارج حدود نطاق الحراسة أو توفرت حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في المادة (18/ 2) كوجود خلل كامن في البضائع، أو بسبب تغليفها أو بسبب أعمال السلطة العامة أو بسبب الحرب، فلا مسؤولية على الناقل، ويمكن تصور الضرر في أشكال ثلاثة هي:

1. الضرر الناشئ عن هلاك البضاعة كلياً **Total loss**: مثالها وصولها دون أي قيمة مادية كوصول شحنة من العنب فاسدة ومتعفنة أو ضياع البضاعة أو عدم وصولها بالرغم من وجود مستند الشحن الجوي.
2. تلف البضاعة جزئياً **partial loss**: بحيث لا يستفاد من الجزء التالف فإذا تم شحن أربعة أطنان من الأسماك الطازجة من اليمن إلى الأردن ووصلت منها طن تالف فهناك تلف جزئي للبضاعة يسأل عنه الناقل.
3. تعيب البضاعة: ومعنى ذلك أن البضاعة لم تتلف أو تهلك ولكنها وصلت كاملة إلا أنها تعاني من عيوب تخفض من قيمتها. ومثال ذلك وصول شحنة تمر تمزقت أغلفتها الأنيقة المسوقة لها.

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 1849 / 2012.
(2) المادة (17/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(3) انظر المادة 266 من القانون المدني الأردني: "يقدر الضرر في جميع الأحوال بمقدار ما لحق المضرور من ضرر وما فاته من كسب شريطة أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأمتعة

Air Carrier's Liability in Baggage Contract

ترتبط مسؤولية الناقل الجوي عن ضياع وعدم إيصال أمتعة المسافر مع مسؤوليته بضمان سلامة المسافر واعتبار سلامة الأمتعة جزءاً من سلامة وصول المسافر بدليل أن المادة 1/17 عالجت مسؤولية الناقل عن وفاة أو إصابة المسافر بأضرار جسدية في حين جاءت الفقرة الثانية من المادة (17/ 2) تعالج النطاق الزمني والمكاني لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالأمتعة المنقولة وجاء فيها: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها، أو تأخير وصولها الذي أصبح السمة الغالبة فيما يلحق بالأمتعة والمسافر من أضرار حيث سجل عام 2012 أكثر من مليون 1.78 إخبار موجه إلى الناقلين عن فقدان أو ضياع أو تأخر بوصول الأمتعة[1]، ومن هنا فإن الشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير قد وقع أثناء فترة النقل أو أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل"، وبالتالي يشترط لقيام مسؤولية الناقل أن توفر ثلاثة شروط:

الشرط الأول: وقوع الحادث Occurrence Of Accident

يلاحظ أن الاتفاقية قد استعملت "عبارة الحادثة" للإشارة إلى أي أمر فجائي أو غير متوقع يصيب المسافر في جسمه بينما استعلمت عبارة الحادث للإشارة إلى أي أمر فجائي يصيب الأمتعة ما دامت موجودة في عهدة الناقل وحراسته [2].

الشرط الثاني: أن يلحق بالأمتعة ضرر Damages to Baggage

حتى تقوم مسؤولية الناقل يجب أن يصيب الأمتعة ضرر، فالقاعدة لا تعويض دون ضرر إلا أن الناقل يستطيع أن يدفع المسؤولية بإثبات أن الأضرار اللاحقة بالأمتعة هي بسبب عيب ذاتي كامن في الأمتعة أو بسبب نوعيتها وهو يستطيع ان يدفع بذلك سواء أكانت الأمتعة مسجلة بموجب بطاقة تعريف (Identification Tag Number) أم

---

(1) Alexander anolik ،"The Obligations Of Airlines and the Rights of Passengers". Vol. 30 No. 3 anolik@travellaw. com.

(2) عبد الرحمن الملحم - نظرات في بعض أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، مجلة الحقوق السنة الثانية عشرة، عدد 3 ص 627.

الأمتعة غير المسجلة وهي الأمتعة اليدوية كحقائب السيدات مثلاً. أما الضرر اللاحق بالأمتعة، فيكون إما بتلف الأمتعة وعدم الاستفادة منها ويعتبر ذلك تلفاً كلياً وقد يكون التلف جزئياً، كما قد يتحقق الضرر بفقدان المسافر لأمتعته، أي عدم وصولها إلى مكان المقصد النهائي.

ومن الجدير ملاحظته أن التعويض عن الضرر اللاحق بالأمتعة غير المسجلة لا يقوم على معيار الخطأ المفترض للناقل بل على المسافر إثبات الضرر الناجم عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه، وبناء على ذلك يخرج الضرر اللاحق بالأمتعة غير المسجلة من نطاق مسؤولية الناقل لأنها بقيت تحت حراسة المسافر[1].

الشرط الثالث: وقوع الحادث خلال فترة زمنية محددة

Occurance Of Accident During Specific Time

استعمال المشرع لمصطلح الحادث وليس مصطلح الحادثة كان مقصوداً، ويختلف عن معنى الحادثة المتعلق باصابة أو وفاة المسافر، بينما تم استعمال عبارة الحادث في حال تضرر الأمتعة ويكون المدى الزمني لحصول الحادث، ابتداءً من دخول الأمتعة في حراسة الناقل بما في ذلك الفتره الزمنية التي تكون الأمتعة على متن الطائرة وتمتد إلى حين تسليمها إلى المسافر في صالة انتظار الأمتعة. وقد قررت محكمة النقض السودانية أن الناقل يبقى مسؤولاً عن حقيبة المسافر المفقودة حتى لو توقفت الطائرة بمطار تونس على أساس أن هناك طائرة أخرى لاستكمال الرحلة إلى طرابلس. وقررت أن دفع الشركة الناقلة بأن المسافر قد أهمل وتقاعس في استلام حقيبته في مطار تونس، وأن المقصر أولى بالخسارة هو دفع مردود لأن مسؤولية الناقل يجب أن تستمر إلى مطار الوصول النهائي[2].

يحصل الضرر للأمتعة المسجلة نتيجة وقوع حدث وأن يقع الحدث خلال فترة زمنية معينة، وأن يصيب الأمتعة ضرر، غير أنه إذا كان الضرر ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها فلا يكون الناقل مسؤولاً، وفي حالة الأمتعة غير المسجلة بما في ذلك الأمتعة الشخصية يكون الناقل مسؤولاً إذا كان

---

(1) Shmiditoff, The Law and practice International Trade, Sweet and Maxwell, 2012 p. 373.
(2) القرار منشور بمجلة الأحكام القضائية السودانية 1987 ص 305 نقلاً عن منتديات كسلا الجمال.
http://www. kasslahome. com.

الـضرر ناتجـاً عـن خطئـه أو خطـأ تابعيـه أو وكلائـه[1]، ولتحديـد النطـاق الـزمني والمكـاني لانـشغال مـسؤولية الناقـل الجـوي في نقـل الأمتعة يجـب تـوافر نفـس الـشروط الواردة في نقل البضائع، وتجدر الملاحظـة أن اتفاقيـة مونتريـال في المادة (17) ميـزت بـين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة التي تكون في حراسـة الراكـب، واشـترطت حتـى تقوم مسؤولية الناقل عن الأمتعة غير المسجلة أن يكون الضرر ناجماً عن خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه، كمـا أن الـضرر اللاحق بالأمتعـة يمكـن أن يكـون بإحـدى الـصور التاليه إما تلف كامل أو جزئي للأمتعة أو تعيبها أو عدم وصولها.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في عقد نقل الأشخاص والبضائع

Air Carrier's Liability Due to Delay in Carriage of Passengers and Cargo Contract

عالجـت اتفاقيـة مونتريـال التـأخير في عقـد نقـل الأشـخاص وعقـد نقـل البـضائع بـنفس المعيـار ولكـن طبقـاً للنطـاق الـزمني لمـسؤولية الناقـل لكـل حالـة، فالنطـاق الـزمني لمسؤولية الناقـل في عقـد نقـل البـضائع يتحـدد منـذ دخـول البـضاعة في عهـدة الناقـل ويـستمر حتـى خـروج البـضاعة مـن عهدتـه في حـين يكـون النطـاق الـزمني لمـسؤولية الناقـل الجـوي في عقـد نقـل الأشـخاص منـذ صـعود المـسافر وحتـى نزولـه درجـات الـسلم وإذا تم ربـط مفهـوم الـصعود والنـزول بـسلم (الطـائرة) فـذلك يعـني أن التأخير هو في فترة النقل الجوي.

قد يقتضي الأمـر وصـول البـضاعة إلى إحـدى المطـارات ليتم شـحنها مـن هنـاك بعـد وقـت قـصير إلى جهـة أخـرى، ولـذلك فـإن عامـل الوقـت هـو صـناعة النقـل الجـوي وتقـديراً لذلك فقد أفردت اتفاقية مونتريال النصوص اللازمة للتقيد بمواعيـد الرحلـة الجويـة، وقـد تضمنت المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 ما يلي: " يكـون الناقل مـسؤولاً عـن الـضرر الـذي ينـشأ عـن التـأخير في نقـل الركـاب أو الأمتعـة أو البـضائع بطريـق الجـو. . . إلخ"، ويلاحـظ مـن خـلال اسـتقراء هـذا الـنص أن اتفاقيـة مونتريـال قـد حـصرت نطـاق مـسؤولية الناقل الجوي عن ضرر التأخير إذا توافرت الشروط الثلاثة التالية:

(1) المادة (17/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الشرط الأول: حصول التأخير أثناء النقل جواً

The Delay during Air Carriage

وبالرغم من وضوح الصياغة القانونية للمادة 19 التي ألقت بالمسؤولية على الناقل في حالة التأخير وأضافت لمصلحته التمسك بالدفوع المعفية له من المسؤولية ومنها أنه غير مسؤول عن الضرر الناتج عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر[1]. إلا أن المادة لم تتعرض لماهية التأخير ومداه وحالاته أو نطاقه الزمني، وإذا أخذنا نص المادة 19 بالمفهوم الضيق وهو كما يبدو حصر التأخير لفترة النقل الجوي، أي منذ إقلاع الطائرة إلى حين هبوطها في ميناء الوصول وليس من وقت صعود المسافرين السلم أو نزولهم عنه في حالة نقل المسافرين أو منذ دخول البضائع في حراسة الناقل وحتى تفريغها في المكان المقصود أو تسليمها للمرسل إليه في حالة نقل البضائع بدليل عبارة التأخير أثناء النقل جواً وتبعا لذلك فإن تأخير إقلاع الطائرة لا يدخل في باب التأخير، كما أن الهبوط الاضطراري في ميناء جوي وسيط يخرج من مفهوم التأخير في حالة النقل جواً ولكن الناقل يبقى في الحالات السابقة مسؤولاً عن سلامة المسافر وما يؤيد ذلك أن إدراج الناقل لشروط منظمة الأياتا في عقد النقل م/10 فقرة 1 من شروط نقل المسافرين والمادة 6 فقرة 3 (أ) من شروط نقل البضائع متفق على أن أوقات الإقلاع والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو أي وثائق أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل بحيث لا تعدو عن أن تكون سوى مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي تستغرقه عملية النقل، ونحن نرى أن ذلك يعد بمثابة إدخال شرط من شروط الإعفاء والتي أبطلتها المادة 26 من الاتفاقية[2] وأن ذلك يقلل من مدلول نص المادة 19 من اتفاقية مونتريال. ولذلك فإن الآراء الفقهية تباينت في موضوع تحديد وقت التأخير. وقد ظهر ذلك جلياً في قرار محكمة التمييز الأردنية التي قررت أن مضمون المادة 19 والذي يشير إلى التأخير لا يوجب التعويض بحد ذاته إلا إذا أسفر عن ضرر.[3] ويؤيد جانب من الفقه أن المادة 19 من اتفاقية مونتريال الخاصة بالمسؤولية عن التأخير أحالت ضمناً مفهوم فترة النقل الجوي التي من الممكن

---

(1) إلياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص208.

(2) 26/2 من اتفاقية مونتريال تنص ما يلي: "كل بند يهدف إلى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية".

(3) قرار محكمة التمييز رقم 2009/907 تاريخ 2009/8/26 هيئة خماسية "منشورات عدالة".

حصول التأخير فيها إلى المادتين 17 و18 من الاتفاقية والتي تحدد فترة النقل الجوي بأنه يسري خلال كل التزام بضمان سلامة الراكب والالتزام بالمحافظة على البضائع بمعنى أن الناقل يسأل عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث التأخير أثناء المدة الزمنية التي يكون فيها المسافر تحت حراسة الناقل، وليس أثناء فترة التحليق في الجو، وهناك من يتحدث عن (Tarmic Delays)[1]، والذي يجبر المسافرين على البقاء داخل الطائرة سواء قبل الإقلاع أو بعد الهبوط والذي حاولت هيئة النقل الأمريكية الحد منه وفرض عقوبات على الناقل واعتبار تأخير المسافر على متن الطائرة خرقاً لقواعد النقل الجوي ويستوجب إعلام المسافرين عن سبب التأخير وفتح باب الطائرة وتقديم وجبات غذائية، أي منذ لحظة تجميع المسافرين بمطار المغادرة للتوجه إلى الطائرة وحتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعيه أو دخول المسافر مطار الوصول.[2]

مما سبق يتبين أن نطاق مسؤولية الناقل الجوي في التأخير الذي يلحق بالركاب أو البضائع أو الأمتعة تشمل كل الفترات الزمنية والمكانية التي سبق ذكرها في نطاق مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص تتعلق بوصول المسافرين وأمتعتهم ويدخل في نطاق مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع إذا كان التأخير متعلق بنقل البضائع، وما عدا ذلك تطبق أحكام القانون الوطني، إعمالاً لنص المادة (55/ أ) من قانون الطيران المدني الأردني.

ثانياً: وقوع الضرر Damage Occurrence

وحتى تتحقق مسؤولية الناقل يجب أن ينتج عن التأخير ضرر يلحق بالركاب أو البضائع والأمتعة، وأن مجرد حصول التأخير دون ضرر لا يرتب المسؤولية في مواجهة الناقل، وقد تأكد ذلك بالقرار التمييزي حول مطالبة المسافر عن التعويض، حيث جاء بالقرار (يستفاد من أحكام المادتين (19 و1/22) من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لسنة 2002 والمنشورة على الجريدة الرسمية رقم 4533 بتاريخ 2002/2/17 فإن المادة 19 منها يتضح منها أن التأخير بحد ذاته ليس محلاً للتعويض ما لم ينشأ عنه الضرر سواء للراكب أو الأمتعة....حيث لو كان مجرد التأخير موجباً

---

(1) Alexander anolik, "The Obligations Of Airlines and the Rights of Passengers". Vol. 30 No. 3 anolik@travellaw. com.

(2) عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، عام 2008، ص 136.

للتعويض لما نصت المادة المشار إليها على عبارة (الضرر الذي ينشأ عن التأخير). أما المادة (22) فيتضح منها أن المسؤولية بالتعويض تثبت أيضاً في حالة وجود ضرر ناتج عن التأخير وبالتالي فإن مجرد التأخير دون ثبوت وجود ضرر ناتج عنه لا يترتب التعويض. وحيث إن محكمة الاستئناف لم تراع ذلك بل ذهبت إلى وجود ضرر مفترض نتيجة التأخير الناتج عن تغيير مسار الرحلة دون أن تبين السند القانوني لإقامة مسؤولية المدعى عليها باعتبار وجود الضرر المفترض الذي ذهبت إليه بالرغم من صراحة نص المادتين المشار إليهما أعلاه مما يجعل من قرارها والحالة هذه فاقداً للتعليل والتسبيب وبيان السند القانوني للنتيجة التي استندت إليها بوجود ضرر مفترض يوجب التعويض عنه)[1].

(1) انظر في ذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (907/ 2009)، هيئة خماسية، تاريخ 2009/8/26، منشورات مركز عدالة.

المبحث السادس

دفع المسؤولية عن الناقل الجوي

Methods to Rebute Liability

في هذا المبحث سيتم معالجة طرق دفع المسؤولية بعد تأصيل فكرة دفع المسؤولية والمرور بالتطورات التي خضعت إليها وإطارها القانوني كما سيتم التعرض لحالات دفع المسؤولية في كل من اتفاقية مونتريال والقانون الأردني، وسيكون ذلك من خلال مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: أساس فكرة دفع المسؤولية Basis of Liability Rebutal

تقوم فكرة دفع المسؤولية على أساس إيجاد توازن عادل بين طرفي عقد النقل، فمقابل عدم قيام الناقل بتنفيذ التزاماته في عقد النقل فهو ملزم بالتعويض، إلا أن المنطق والعدالة تقتضي إعطاء الناقل الحق بدفع المسؤولية عن نفسه وتابعيه تبعاً لمسؤولية الناقل وفيما إذا كانت مبنية على الخطأ المفترض أو على فكرة الخطأ وتحمل التبعة. وفي الحالة الأولى يستطيع الناقل أن يدرأ المسؤولية عن طريق إثبات أنه وتابعيه لم يرتكبوا أي خطأ. أما في الحالة الثانية فتقوم مسؤوليته بجميع الأحوال إلا إذا أثبت أن سبب الضرر يعود للمضرور نفسه أو بسبب أجنبي[1]. وسوف نتناول في هذا المطلب طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في عدة فروع كما يلي:

الفرع الأول: الإطار القانوني لدفع مسؤولية الناقل الجوي قبل اتفاقية مونتريال Legal Framework to Rebute Liability Before Montreal Convection

تأسس مفهوم دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو على منطوق المادة (1/20) التي أتاحت للناقل أن يدرأ عن نفسه المسؤولية وخففت من قاعدة افتراض الخطأ بتقرير سبب عام للإعفاء وهو إثبات الناقل أنه هو وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها، وأضافت الفقرة الثانية من ذات المادة "أن

---

(1) عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، ويتحدث فيه عن وجهة النظر الفرنسية عند الإعداد لاتفاقية وارسو.

الناقل لا يكون مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة - إذا - أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو تسيير الطائرة أو الملاحة وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر". أو أنه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير المعقولة الذي يتخذها الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير أو إثبات أن الضرر قد وقع نتيجة خطأ المتضرر[1]، وقد تم تفسير عبارة استحالة اتخاذ الإجراءات المعقولة لتلافي وقوع الخطأ بأنها تشمل حالات القوة القاهرة وكذلك العيب الذاتي الذي يظهر بالبضاعة المشحونة.

إن استعراض أساس المسؤولية القائم على الخطأ المفترض في اتفاقية وارسو لعام 1929 كان ضرورياً لملاحقة التطورات التي لحقت بأساس المسؤولية، ففي اتفاق مونتريال لعام 1966 تغير أساس المسؤولية في نقل الأشخاص لتصبح مسؤولية الناقل قائمة على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعة وليس على أساس الخطأ المفترض، وعليه فإنه في نقل الأشخاص لا يستطيع الناقل الدفع بأنه اتخذ التدابير الضرورية لمنع وفاة أو إصابة المسافر. وفي عام 1975 ولدى التوصل إلى بروتوكول مونتريال أصبحت المسؤولية أيضاً في نقل البضائع تقوم على أساس فكرة الخطر وتحمل التبعة، بمعنى لا يمكن للناقل التمسك بأنه اتخذ التدابير الضرورية أو استحال عليه ذلك لمنع وقوع الضرر فقد حدد بروتوكول مونتريال عام 1975 بالمادة الحالات التي يجب على الناقل إثباتها لدرء المسؤولية عن نفسه وهي:

1. العيب الذاتي في طبيعة البضاعة.
2. سوء التغليف العائد إلى شخص غير الناقل أو تابعوه.
3. أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
4. أعمال السلطات العامة بشأن دخول وخروج البضاعة أو عبورها.

واستناداً لما سبق لم يبقَ للناقل التمسك باتخاذ الإجراءات الضرورية أو استحالة اتخاذها لتفادي وقوع الضرر إلا بحالة التأخير في نقل المسافرين أو إيصال البضاعة.

---

(1) تنص المادة 20 فقرة 2 من اتفاقية وارسو: "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضرور تسبب بالضرر أو ساهم في وقوعه جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

الفرع الثاني: الإطار القانوني لطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال

Legal Framework to Rebute Liability of Air Carrier Before Montreal Convection

أشارت المادة (17/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 إلى حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في نقل الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، وفي المادة (18/ 2) إلى حالات الإعفاء في نقل البضائع، وتناولت في المادة (19) حالات الإعفاء في حال تأخير نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، وفي المادة (20) إلى سبب عام في الإعفاء من المسؤولية إذا تسبب المتضرر في وقوع الضرر أو ساهم في وقوعه، وتطرقت في المواد (26) و (47) إلى بطلان كل نص في العقد يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو الحد منها، ويقابل هذه المواد القواعد العامة في التشريع الأردني، حيث أشارت المادة (270) من القانون المدني إلى بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية المدنية، وتناولت المواد (72) و (77) من قانون التجارة أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، وأكدت المادة (56/أ) من قانون الطيران المدني إلى بطلان كل اتفاق يعفي الناقل أو وكلاؤه أو تابعيه من المسؤولية، وتطرقت المادة (55) إلى تطبيق القواعد العامة في المسؤولية، وحالات الإعفاء من المسؤولية إذا لم يرد نص في اتفاقية مونتريال.

الفرع الثالث: طرق دفع المسؤولية Liability Rebutal Methods

يعتبر الدفع الوسيلة القانونية التي يستعين بها الخصم ليجيب بها عن دعوى خصمه بقصد تفادي الحكم له بما يدعيه[1]. من المسلم به أن الدعوى هي الوسيلة القانونية التي يلجأ المدعي من خلالها إلى الجهة القضائية لحماية حقه[2]، لذلك عليه أن يستند إلى حق أو مركز قانوني يقره القانون ويحميه، وأن يتبع الإجراءات الشكلية الصحيحة التي نص عليها القانون، وللمدعى عليه أن يجيب على دعوى خصمه بدفوع توجه إلى الحق المدعى به ويطلق عليها (الدفوع الموضوعية)، أو إلى الإجراءات الشكلية ويطلق عليها (الدفوع الشكلية)، أو إلى الدعوى ويطلق عليها (الدفع بعدم القبول).

---

(1) أحمد أبو الوفا، (1977). نظرية الدفوع في قانون المرافعات، ط5، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص11.

(2) عباس العبودي، (2006). شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص184.

وعلى هذا يشترط لقبول الدفع ما يشترط لقبول الدعوى وهو توافر شرط المصلحة[1]، ويقصد بالمصلحة الفائدة العملية المشروعة التي يراد تحقيقها من خلال القضاء، ولقد تناول المشرع الأردني هذه الدفوع في قانون أصول المحاكمات المدنية من خلال المواد (109 ـ 112)، ومن خلال استقراء هذه النصوص نجد أن المشرع الأردني خلط بين هذه الدفوع ولم ينظمها تنظيماً كافياً، ولم تتطرق اتفاقية مونتريال 1999 لهذه الدفوع باستثناء الدفع بمرور الزمن والدفع بعدم القبول؛ حيث أشارت إلى ذلك في المادة (31/ 4) والمادة (35/ 1) تاركة التوسع في الدفوع الموضوعية والشكلية إلى القانون الوطني.[2]

وعلى هذا سوف نستعرض الحالات التي يمكن للناقل الجوي من خلالها دفع المسؤولية عن نفسه من خلال معالجة الدفوع الشكلية التي تقدم للمحكمة قبل النظر في موضوع الدعوى ويكون الغرض منها رد دعوى المدعي، وعدم النظر فيها قبل الدخول في موضوع الدعوى. ثم نتناول بعد ذلك الدفوع الموضوعية التي تتعلق بالحق موضوع الدعوى.

أولاً: الدفوع الشكلية Procesural and Formal Rebutal

الدفوع الشكلية هي التي تنصرف إلى شكل وإجراءات الخصومة دون التصدي إلى موضوع الدعوى[3]، وينصب الطعن فيها على صحة الإجراءات القضائية التي رسمها القانون والواجب اتباعها ابتداءً من وقت رفع الدعوى، وتهدف إلى رد دعوى المدعي، أو تأخير الحكم فيها دون التعرض لموضوع الدعوى أو إلى شروط قبول الدعوى، وتقسم الدفوع الشكلية إلى نوعين: الدفوع الشكلية النسبية والدفوع الشكلية المطلقة[4]، والأصل العام أن الدفوع الشكلية النسبية لا تتعلق بالنظام العام، لذلك يجب إبداؤها قبل أي دفع آخر وقبل الدخول في الدعوى وإلا سقط الحق فيها[5]، وقد أشار المشرع الأردني في المادة (109) من قانون أصول المحاكمات المدنية إلى الدفوع الشكلية النسبية التي تتعلق بمصلحة الخصوم أنفسهم وهي:

---

(1) المادة (3/ 1) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم (24) لسنة 1988.
(2) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مجلس النشر العلمي، الكويت، عام 2000.
(3) محمود الكيلاني، (2006)، شرح قانون أصول المحاكمات المدنية، ط2، عمان: (د. م)، ص297.
(4) عباس العبودي، مرجع سابق، ص279.
(5) المادة (110) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

1. الدفع بعدم الاختصاص المكاني.
2. الدفع بوجود شرط التحكيم.
3. كون القضية مقضية.
4. مرور الزمن.
5. بطلان أوراق التبليغ.

والدفوع الشكلية المطلقة هي الدفوع المتعلقة بالنظام العام، ويمكن إثارتها في أي مرحلة تكون عليها الدعوى، وللمحكمة إثارتها من تلقاء نفسها، وقد وردت في نص المادة (111) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني وهي:

1. الدفع بعدم اختصاص المحكمة لانتفاء ولايتها أو بسبب نوع الدعوى أو قيمته.
2. الدفع بسبق الفصل في الدعوى.

وقد أضافت اتفاقية مونتريال دفعاً شكلياً آخر على الدفوع المنصوص عليها بقانون الأصول المدنية الأردني ويتمثل هذا الدفع بعدم القبول والذي يتم إثارته في أي مرحلة تكون عليها الدعوى، ومثال ذلك الدفع بعدم توافر المصلحة أو شرط الصفة أو عدم صحة الخصومة أو عدم التقيد بمواعيد الاحتجاج المطابقة بالحق المدعي به[1].

ثانياً: الدفع بعدم الاحتجاج Plea to Non Protest

وقد أشارت الفقرة الأولى من المادة 31 من اتفاقية مونتريال على أن تسلم المرسل إليه البضائع أو الأمتعة دون احتجاج قرينة على أنها سلمت في حالة سليمة ما لم يثبت عكس ذلك.

وقد أشارت الفقرة الثانية والثالثة على تقديم الاحتجاج كتابياً دون تحديد شكل أو نموذج الاحتجاج ففي أحدث قضية بهذا الخصوص قررت محكمة بنسلفانيا في القضية[2] UPS supply chain solution v. American airlines قامت إحدى الشركات اليابانية بشحن إرسالية مكونة من 80 برميلاً من زيت السمك شحنت من طوكيو إلى شيكاغو الولايات المتحدة على متن الخطوط الجوية الأمريكية وقد تبين عند استلامها أن زيت السمك قد لحقه تلف كلي لوضعه خارج التبريد طوال مدة الشحن بالإضافة إلى سوء التغليف علماً أن تعليم البضاعة يتطلب وجودها في التبريد، وقد ادعت الشركة

(1) المادة 3/31 من اتفاقية مونتريال.

(2) UPS supply chain solution v. American airlines 2009.

الناقلة في دفاعها أن التبريد ليس بالضروري أن يكون متوفراً عند التوقيع على سند الشحن الجوي، فرفض المرسل إليه استلام الشحنة وقام بإخبار المرسل الشاحن في إيطاليا هذا الرفض. قام الشاحن على الفور بإرسال رسالة يطلب فيها رأي الشركة الناقلة عما حل ببضاعة زيت السمك وتضمنت الرسالة عبارة "مع الشكر والامتنان" إلا أن الشركة الناقلة لم تقر بمسؤوليتها أمام المحكمة حيث دفعت الشركة الناقلة بأن المرسل الشاحن لم يسطر احتجاجاً بالمعنى القانوني، وإنما كانت رسالته عبارة عن طلب رأي وهي رسالة مجاملة، قررت المحكمة أن مجرد إخبار الشركة الناقلة عن رفض المرسل إليه تسلم شحنة مكونة من 80 برميلاً من زيت السمك لوصولها تالفة نتيجة وضعها خارج التبريد لمدة من الزمن وطلب الشركة الشاحنة رأي الشركة الناقلة من خلال الرسالة المذيلة بعبارة (مع الشكر والامتنان) هي بمثابة إخبار معتبر لأن المادة 31 من اتفاقية مونتريال لم تنص على صيغة معينة للإخبار.

ثالثاً: وقت الاحتجاج Protesting Time

نصت المادة 31 من اتفاقية مونتريال على أوقات توجيه الاحتجاج وآجاله ومدى حجيته والآثار التي تترتب على عدم توجيه الاحتجاج، فاعتبرت أن تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون احتجاج هو قرينة على سلامة البضاعة والأمتعة إلا أن هذه القرينة ليست قاطعة وهي قابلة لإثبات العكس، كما أوجب أن يكون الاحتجاج كتابياً وقد رتبت الاتفاقية على عدم توجيه الاحتجاج عدم قبول الدعوى باستثناء حالة لجوء الناقل إلى حالة من حالات الاحتيال والغش. أما عن آجال الاحتجاج فقد حددتها الاتفاقية على النحو التالي:

1. في حال التعيب: من لحظة اكتشاف العيب وفي حد أقصى خلال (14) يوماً من تاريخ تسلم البضاعة و(7) أيام من تاريخ تسليم الأمتعة المسجلة [1].
2. في حال التأخير: وفي حد أقصى خلال (21) يوماً من تاريخ وضع البضاعة أو الأمتعة (المسجلة وغير المسجلة) تحت تصرفه[2].

---

(1) المادة (31/ 2) من اتفاقية مونتريال لعام 1999، ويقصد بالعيب أو التلف: هو تردي حالة البضاعة عند الوصول عما كانت عليه عند الاستلام أو الشحن، للمزيد راجع: سامي، فوزي محمد، مرجع سابق، ص 256.

(2) المادة (31/ 2) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

3. في حال ضياع البضائع: إذا أقر الناقل بالضياع، أو بانقضاء (7) أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه [1].

4. في حال ضياع الأمتعة المسجلة فقط: إذا أقر الناقل بالضياع، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال (21) يوماً من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه [2]

وبناء على ما تقدم على المرسل إليه التقيد بتقديم الاحتجاج خلال المدد آنفة الذكر تحت طائلة عدم قبول الدعوى، ما لم يثبت الغش من جانب الناقل [3].

ومما تجدر الملاحظة إليه أن النصوص المتعلقة بمدد الاحتجاج قد أغفلت عن ذكر حالة الهلاك (الكلي أو الجزئي) حيث بدأت الفقرة الأولى 2/31 بعبارة في حالة التعيب وهذا لا ينصرف إلى مفهوم هلاك البضاعة، وعلى هذا نرى ومنعاً للتوسع في التفسير، وعلى ضوء غياب نص صريح في حالة الهلاك الكلي، أو الفقدان أنه لا يتوجب على المرسل إليه التقييد بمدد الاحتجاج، وبهذا الخصوص قررت محكمة التمييز الأردنية أن حق المسافر المطالبة بالتعويض عن أمتعته المفقودة لا يتوقف على تقديم الاعتراض أو الشكوى فيما يتعلق بالبضاعة أو الأمتعة التي سلمت على حالة معينة أو تالفة وتبقى دعواه مسموعة فيها لمدة سنتين من وصول الطائرة إلى مقصدها [4]. أما في حالة الهلاك الجزئي على المتضرر التقيد بمواعيد الاحتجاج الواردة في النص [5] من خلال القياس على التعيب.

ثانياً: الدفوع الموضوعية Objective Pleas

وهي التي تتعلق بالحق موضوع الدعوى [6]، ويمكن دفع كل ما يتعلق بأصل الحق بدفع موضوعي إذا توافرت شروطه، ويُستمد هذا الدفع من الاتفاقيات الدولية وأحكام القانون والقواعد العامة في القانون الوطني والعقود، ومن الأمثلة على الدفوع الموضوعية الدفع بانتفاء الخطأ، أو استحالة التنفيذ (القوة القاهرة)، أو بعدم مشروعية

---

(1) المادة (13/ 3) من اتفاقية مونتريال لعام 1999، ويقصد بالضياع هو فقدان البضائع دون معرفة مصيرها، سواء كان بسبب السرقة أو الهلاك ومن الصعوبة بمكان لاستردادها، للمزيد انظر: محيو، حسن، مرجع سابق، ص232.

(2) المادة (17/ 3) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(3) المادة 4/31 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(4) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 2003/3773: منشورات عدالة.

(5) انظر في ذلك المادة (31/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، ويقصد بالهلاك: هو زوال الشيء وتلاشيه، انظر في ذلك: حسن محيو، مرجع سابق، ص232.

(6) العبودي، عباس، مرجع سابق، ص277.

العقد [1] فالدفع الموضوعي يبنى على عدم أحقية المدعي بالحق المدعى به لانتفاء وجود هـذا الحـق، أو لانعـدام آثـاره، أو لتـوافر حالـة مـن حـالات إعفـاء النقـل الجـوي مـن المسؤولية، ويلتقي الدفع الموضوعي مع الدفع الشكلي من حيث عدم الجواز للمحكمة أثارته من تلقاء نفسها، ولكن يمكن إثارته في أي مرحلة تكون عليها الدعوى.

وقد أوردت اتفاقية مونتريال لعام 1999 سبباً عاماً لدفع كل أنواع المسؤولية فيما يتعلق بنقل الأشخاص والبضائع والأمتعة والتأخير والتي تعد من الدفوع الموضوعية [2]، وسوف يتم بحث كل حالة على حدة عند التعرض لها في بحث حالات دفع المسؤولية، فضلاً عن ذلك يمكن للناقل الجوي ومن خلال نصوص الاتفاقية دفع المسؤولية من خلال الدفع بعدم قبول الدعوى كما سنرى عند البحث في هذا الدفع.

نصت المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999 بأنه إذا: "أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخصاً آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب وتتطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية بما في ذلك الفقرة (1) من المادة (21) " واستناداً لهذا النص يمكن استخلاص ما يلي:

1. يتمتع الناقل الجوي بالإعفاء الكلي من المسؤولية، إذا كان الضرر يعود إلى إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (كالمرسل إليه)، ويتمتع بالإعفاء الجزئي إذا ساهم (الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه) في وقوع الضرر بسبب الإهمال أو الخطأ أو الامتناع.

(1) عباس العبودي، مرجع سابق، ص277.
(2) طالب حسن موسى (2010)، القانون الجوي الدولي، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص195 ـ 208.

2. يسري هذا الإعفاء على كافة أنواع المسؤولية المقررة في الاتفاقية (نقل الأشخاص، البضائع، الأمتعة، والتأخير). [1]
3. ويسري هذا الإعفاء على المتضرر وعلى كل شخص يستمد حقوقه من الراكب (كالخلف العام).

المطلب الثاني: حالات دفع المسؤولية عن الناقل الجوي

Liability Rebutal Concerning Air Carrier

تتعدد حالات دفع المسؤولية بتنوع أساس المسؤولية؛ فيما إذا كانت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، وهنا يقع على عاتق الناقل نفي الخطأ من جانبه، أو من جانب أحد تابعيه أو وكلائه، أو مسؤولية موضوعية قوامها الخطر وتحمل التبعة، وتفرض هذه المسؤولية على المضرور إثبات الضرر حتى لو لم يكن هناك خطأ من جانب الناقل [2]، وعلى الناقل إثبات الخطأ من جانب المتضرر [3]، وطبيعة هذه المسؤولية فيما إذا كانت تعاقدية (كنقل الأشخاص أو البضائع أو الأمتعة المسجلة) أساسها الخطأ المفترض من جانب الناقل [4]، أو تقصيرية (كنقل الأمتعة غير المسجلة) التي بموجبها ينتقل عبء الإثبات من عاتق الناقل إلى المتضرر، كما أن التزام الناقل بتحقيق نتيجة (كنقل الأشخاص) يتوجب فيها تحقيق النتيجة المرجوة من العقد [5] وإذا لم تتحقق النتيجة (بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول) عد الناقل قد أخل بالتزامه، ويفترض الخطأ من جانبه، ولا يلزم المسافر بإثبات ذلك، وفي هذه الحالة على الناقل نفي الخطأ أو الإهمال من جانبه وفي حال الالتزام ببذل عناية (كنقل البضائع) لا يتوجب على الناقل تحقيق النتيجة المرجوة من العقد وإنما يكفي بذل عناية الشخص العادي لتحقيق الغاية فإذا بذلها انتفت مسؤوليته، ويكون قد أدى التزامه وهنا لا يستلزم لدفع المسؤولية نفي الخطأ وإنما عليه إثبات وجود خلل كامن في البضاعة أو عيب ذاتي فيها.

---

(1) محمد فريد العريني (2003). القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي). الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص319.
(2) يسرية عبدالجليل، (2007). المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات. الإسكندرية: منشأة المعارف، ص59.
(3) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص317.
(4) أبو زيد رضوان (د. ت). القانون الجوي (قانون الطيران التجاري). (د. م): دار الفكر العربي، ص375.
(5) عدنان السرحان ونوري خاطر. مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات) عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 313.

وعلى هذا سوف نتناول هذا المطلب في فرعين ففي الفرع الأول حالات دفع المسؤولية عن ناقل الأشخاص في اتفاقية مونتريال لعام 1999، وفي الفرع الثاني حالات دفع المسؤولية عن ناقل الأشخاص في التشريع الأردني.

الفرع الأول: حالات دفع مسؤولية ناقل الأشخاص في اتفاقية مونتريال

Liability Plea Concerning Carrier in Montreal Convention

إذا أخل الناقل الجوي بالتزامه الأساس بإيصال المسافر سالماً إلى مكان الوصول وفي الوقت المحدد بتذكرة السفر، تقوم مسؤولية الناقل، ويترتب عليه تعويض المسافر عن الأضرار التي قد تلحق به (كالإصابة الجسدية أو الوفاة) أشارت المادة 17 فقرة 2 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 صراحة على الالتزام الرئيس للناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص بقولها: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة المسافر أو إصابته جسدياً"، فإذا أخل الناقل بمضمون ذلك فإن مسؤولية الناقل تقوم على أساس قاعدة (الخطأ المفترض) ولا يستطيع الناقل أن يتحلل من المسؤولية إلا بإثبات السبب العام للإعفاء[1] أنه هو وتابعوه ووكلائه لم يرتكبوا خطأ أو إهمالاً يقع عبء الإثبات على عاتقهم لإثبات أنهم قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير أو أن الضرر حدث بسبب خطأ من المسافر أو أن المسافر ساهم بوقوع الضرر وهذا القول يستند إلى نص المادة 20 من اتفاقية مونتريال والتي نصت على: "يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة لإهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب"، وبناء على ما سبق يمكن أن تستخلص أن الناقل في عقد نقل الأشخاص جواً لا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا بإثبات ما يلي:

أولاً: إن وقوع الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه

Occurance of Damage Not Resulting From Fault, Negaligence by Carrier or Subordinates or Agent

بالرغم من عدم تعريف الخطأ في الاتفاقية إلا أن العقد عرف على أنه: "عدم تنفيذ المدين لالتزامه الناشئ عن العقد". وقد ألقت الاتفاقية عبء الإثبات على عاتق

(1) انظر نص المادة 20 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 (ملحق رقم 2).

الناقل[1]، ويأخذ الخطأ صوراً مختلفة كالامتناع عن صيانة الطائرة رغم ما أشار إليه كشف خبراء الطيران، أو القيام بعمل ما كان عليه القيام به كالطيران فوق منطقة عسكرية محظورة أدت إلى تشويش أجهزة الرادار وهبوط الطائرة اضطرارياً في مطار آخر غير مطار الوصول المتفق عليه.

ثانياً: إن وقوع الضرر نشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من المسافر

Occurance of Damage Resulting from Fault Negligence by Passenger

أعفت اتفاقية مونتريال لعام 1999 الناقل من المسؤولية في حال إهمال أو خطأ أو امتناع المسافر والذي سبب الضرر فقد نصت المادة 20 تحت باب الإعفاء من المسؤولية على ما يلي: (إذا اثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب التعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإعمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب يعفى الناقل بذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خلل أو امتناع هذا الراكب وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية في هذه الاتفاقية بما في ذلك الفقرة (1) من المادة 21).

وعليه فإنه إذا لم يلتزم المسافر بتعليمات الناقل يعتبر مرتكباً للخطأ العقدي فإن الناقل غير مسؤول عن الضرر الحاصل للمسافر، فعدم ربط الحزام بعد الطلب من المسافرين فعل ذلك بسبب دخول الطائرة منطقة مطبات هوائية واصطدام رأس المسافر بهيكل المقعد المقابل وإصابته لا يعطيه الحق باستحقاق التعويض وقد قررت محكمة التمييز الأردنية: "إنه وإن كان الأصل أن خطأ المضرور لا يرفع مسؤولية المسؤول في الخطأ المشترك، إلا أنه إذا تبين من ظروف الحادث أن خطأ المضرور هو العامل الأول في إحداث الضرر الذي لحق به وأن خطأه قد بلغ من الجسامة درجة يتضاءل معها خطأ الآخر تصبح دعوى تعويض الضرر المقامة على الآخر واجبة الرد"[2].

---

(1) المادة 20 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(2) تمييز حقوق رقم 2009/907: منشورات عدالة.

ثالثاً: وقوع الضرر نشأ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانب الغير

Occurrence of Damage Resulting from Fault Negligence by Third Party

إذا سلمنا أن عدم إيصال المسافر مع أمتعته سليماً في الوقت المعين بالعقد هو خطأ عقدي يرتب قيام المسؤولية ويستوجب التعويض إلا أن الناقل لا يسأل فقط عن الخطأ العقدي فقط، بل قد يسأل عن الخطأ التقصيري الناتج عن أفعال تابعيه وهو السلوك الذي لا يقره القانون ولا يأتيه الشخص السوي المتعاقد[1]، أما الغير فقد يكون تابعاً للناقل أو غير تابع، فالغير التابع للناقل هو من يرتبط معه بعقد التنفيذ الالتزام عقدي كقائد الطائرة أو مضيف الطيران أو مهندس صيانة الطائرة وقد يكون الغير غير تابع للناقل بمعنى أن يكون شخصاً أجنبياً عن عقد النقل المبرم بين الناقل والمسافر ومثل ذلك قيام رجال أمن المطار بضرب أحد المسافرين على متن الطائرة أو العبث بكهرباء الطائرة من أحد المتسلين إلى الطائرة أو الأضرار بمسافر من قبل إرهابيين يسيطرون على الطائرة فإذا أثبت الناقل أن الضرر قد وقع نتيجة فعل الغير فإنه يستطيع التحلل من المسؤولية باعتبار أن التزامه بالمحافظة على سلامة الناقل هو التزام ببذل عناية[2].

وتثور مسألة عدم مسؤولية الناقل عن خطأ الغير في حالة النقل المتتابع (تناوب أكثر من ناقل في عملية النقل الجوي) قد يستدعي الأمر من الناقل أن يوكل استكمال رحلة المسافر بواسطة ناقل آخر وبهذه الحالة ما لم يكن الناقل الأول (الأصلي) قد تعهد بتحمل المسؤولية عن كامل مدة الرحلة فإن المسافر لا يعود إلا على الناقل الذي حصل الضرر نتيجة الحادث أو التأخير خلال مدة النقل التي تولاها.

الفرع الثاني: حالة دفع مسؤولية ناقل الأشخاص جواً في التشريع الأردني

Liability Rebutal in Jordanian Law

بالإضافة إلى حالات دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال فإن التشريع الوطني الأردني قد تضمن في القانون المدني والتجاري وقانون الطيران المدني لعام 2007 عدة حالات لدفع المسؤولية، وإذا كان القانون المدني التجاري هو قانون عام فيما يتعلق بتحديد حالات دفع المسؤولية عن الناقل بشكل عام، فإن قانون الطيران المدني يعتبر

(1) Shmiditoff, the law and practice international trade, sweet and Maxwell, 2012p. 373 .

(2) إلياس حداد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص198.

قانوناً خاصاً يرجع عن التعارض لتحديد الدفوع التي من حق الناقل المتمسك بها وبهذا الخصوص سوف نتناول حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الأردنية وفيما يتعلق بعقد نقل الأشخاص تحديداً حيث سنبدأ بقانون الطيران المدني كقانون خاص ومن ثم بقانون التجارة وثم إلى قواعد المسؤولية العامة في القانون المدني.

أولاً: دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني

Liability Rebutal in Civil Aviation Law

تضمن قانون الطيران المدني عدة حالات يعفى بموجبها مشغل الطائرة من المسؤولية، فقد نصت المادة 55/ج من القانون على أن يعفى مشغل الطائرة [1] ووكلاؤه وموظفوه وتابعوه من التعويض عن الضرر إذا أثبت [2]:

1. أنهم قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.
2. أن الضرر قد نشأ عن سبب خارج عن إرادة مشغل الطائرة ووكلائه وموظفيه وتابعيه.
3. أن الضرر قد نشأ عن القوة القاهرة.
4. أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه المتضرر.
5. أن إنزال الراكب من الطائرة بسبب إخلاله بالنظام فيها، أو أن الراكب يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو ركابها. [3]
6. قيامه بتسليم الراكب إلى السلطات المختصة بسبب خطورة أفعاله [4].
7. أن لقائد الطائرة اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو المخالفات المنصوص عليها في الفصل العاشر من قانون الطيران (كالاستيلاء على الطائرة، أو السيطرة على قيادتها، أو

(1) وقد عرف قانون الطيران المدني الأردني في باب التعريفات أن مشغل الطائرة هو: أي شخص طبيعي، أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة، واستعمالها، وتوجيهها بواسطة موظفيه أو وكلائه أو تابعيه، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره، سواء أكان ذلك شخصياً، أم نيابة عن شخص آخر، وسواء أكان مالكاً، أم مستأجراً للطائرة، أم واضع اليد عليها، وعرفته اتفاقية روما لسنة 1952 المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض على أنه: هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر.

(2) انظر المادة (55/ ج) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007.

(3) انظر المادة (41/ د) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007.

(4) انظر المادة (45/ هـ) من نفس القانون السابق.

الإدلاء بمعلومات كاذبة قد تعرض الطائرة للخطر وهي في حالة طيران)، أو أي فعل يعتقد أنه يعرض سلامة الطائرة للخطر، أن يتخذ تجاه هذا الشخص التدابير الضرورية والوقائية بما فيها تقييد الحرية، ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته بذلك، بشرط أن تكون هذه الأعمال قد اتخذت بصورة مناسبة، ومن أجل سلامة الطائرة وركابها، ولضبط النظام والأمن على الطائرة[1].

ثانياً: حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني

Liability Rebutal in Jordanian Commercial Law

وتتمثل حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني كقواعد عامة تطبق على كافة أنواع النقل في حال غياب النص في القانون الخاص (الاتفاقية، قانون الطيران) وهي على النحو التالي:

1. القوة القاهرة.
2. خطأ المتضرر.

ولم يتصد قانون التجارة الأردني لتعريف القوة القاهرة أو تنظيم أحكامها إلا أن أحد مصادر القانون التجاري وهو القانون المدني قد فعل ذلك، وعليه سنقوم بمناقشة مفهوم القوة القاهرة مع الأمثلة عند مناقشة حالات الإعفاء من الالتزام في القانون المدني إذا طرأت قوة قاهرة في العقود الملزمة للجانبين ـ تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ـ وينقضي معه الالتزام المقابل له ـ وينفسخ العقد من تلقاء نفسه، وإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل[2].

فعل المتضرر: قد يكون فعل المتضرر هو السبب الوحيد للضرر (كأن يقوم الراكب بالقفز عن سلم الطائرة، أو عدم ربط حزام الأمان بالرغم من التحذير عن مواجهة المطبات الهوائية وارتطم رأسه بسقف الطائرة) هنا ينعدم دور الناقل في إحداث الضرر[3].

---

(1) انظر المادة (45/ و) من نفس القانون السابق.

(2) راجع المادة (247) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.

(3) انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم(216/ 1979)، هيئة خماسية، تاريخ 9/ 7/ 1979، منشورات مركز عدالة.

ثالثاً: حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني

Liability Rebutal in Jordanian Civil Law

تطبق القواعد العامة في القانون المدني على كافة أنواع المسؤولية (الأشخاص، البضائع، الأمتعة، التأخير)، فإذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن: سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك[1]، وبتدخل إحدى حالات السبب الأجنبي في إحداث الضرر - سوف يقطع العلاقة بين الخطأ والضرر - وسوف تنتفي مسؤولية محدث الضرر. ويقصد بالآفة السماوية: الحوادث التي تحدث بفعل الطبيعة، ولا يمكن توقعها أو دفعها كالزلازل والبراكين والفيضانات[2]، أما الحادث الفجائي: فالمتفق عليه فقهاً واجتهاداً، أن الحادث الفجائي والقوة القاهرة على أنهما مترادفان، وإن كلا الوصفين له نفس النتائج من حيث الآثار المترتبة على توافرها[3]، وهي استحالة تنفيذ الالتزام، والتسبب بالأضرار، وبالنتيجة انقضاء الالتزام[4]، والقوة القاهرة: هي الحادث الذي لا يد للإنسان في حدوثه، ولا يمكن توقعه لا زماناً ولا مكاناً، وبنفس الوقت لا يمكن دفعه[5]، كالحوادث المرتبطة بالحروب، أو كوارث طبيعية، كالزلازل، والعواصف، والفيضانات، أو الحرائق، أو الأوبئة أو ما شابه، وتجدر الإشارة إن إعمال القوة القاهرة لا يكون إلا في العقود الملزمة للجانبين[6]، وحتى يوصف الحادث بأنه قوة قاهرة لابد من توفر الشروط التالية:

1. أن لا يكون للناقل الجوي يد في الحادث.
2. أن يكون الحادث مما لا يمكن توقعه.
3. أن يكون الحادث مما لا يمكن دفعه أو تجنبه.

ولا يمكن القول بالقوة القاهرة ودفع المسؤولية ما لم تتوافر هذه الشروط، وبهذا الصدد قضت محكمة التمييز الأردنية بقرارها رقم 1987/484 في قضية تتعلق

---

(1) انظر المادة (261) من القانون المدني الأردني رقم(43) لسنة 1976.
(2) عدنان إبراهيم السرحان، نوري حمد خاطر، مرجع سابق، ص 461
(3) عبدالرزاق السنهوري (1998)، نظرية العقد، ط2، ج2، بيروت، منشورات الحلبي، ص963.
(4) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (310/ 1999)، هيئة خماسية، تاريخ 28/ 4/ 1999، منشورات مركز عدالة.
(5) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (233/ 2003)، هيئة خماسية، تاريخ 10/ 3/ 2003، منشورات مركز عدالة.
(6) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (1281/ 1999)، هيئة خماسية، تاريخ 24/ 1/ 2000، منشورات مركز عدالة.

بوفاة طفل لسبب لا يد للناقل الجوي في حدوثه، ولم يتمكن الناقل من تفاديه، واتخذ الإجراءات اللازمه لمنع حدوثه، ولكن بالنتيجة حدث الضرر وهي وفاة الطفل، وجاء بالقرار: "... إن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافر عن حوادث النقل وأخطاره وإن كانت مفترضة، إلا أن مسؤوليته هذه تنتفي إذا كان الضرر قد وقع بسبب قوة قاهرة، كما يعفى من المسؤولية، إذا كان قد اتخذ الاحتياطات اللازمة لتفادي الضرر، أو تعذر عليه اتخاذها، وحيث إن البينات المقدمة في الدعوى أثبتت لمحكمة الموضوع أن الطفل المتوفى كان مسافراً مع والده ـ المميز الأول ـ لغرض العلاج دون علم الناقل بذلك، كما ثبت بالبينة الفنية أن وفاته على متن الطائرة نتجت عن توقف عمل الكلى النهائي، وهو أمر لا يمكن توقعه في ظروف الناقل، كما أن طاقم الطائرة لم يقصر في اتخاذ التدابير الممكنة لإسعافه على متن الطائرة منذ ظهور الأعراض عليه أثناء الرحلة الجوية بما فيها الاستعانة بطبيب أطفال من بين المسافرين مع تقديم الإسعافات الطبية الممكنة وتزويد المريض بالأكسجين، فإن ما ينبني على ذلك أن أسباب الإعفاء من المسؤولية تكون متوافرة بحق الناقل على أساس من أن الوفاة لا علاقة لها بظروف النقل الجوي، ونتجت بسبب قوة قاهرة غير متوقعة من قبل الناقل، دون أن يقصر في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لدفعها أو منع وقوعها"[1].

وفي قرار آخر اعتبرت الصواعق من قبيل القوة القاهرة، إذ لا يمكن توقعها في مناطق معينة كمناطق الجنوب في الأردن، إما إذا كانت متوقعة في مناطق معينة نظراً لطبيعية الأحوال الجوية السائدة في تلك المناطق كمناطق الشمال، فإن الصواعق لا تعد من قبيل القوة القاهرة[2]، وفي قرار آخر اعتبرت التعرض للأحوال الجوية المتقلبة في البحار هو أمر متوقع الحدوث ولا يُعتبر من قبيل القوة القاهرة، وعلى قبطان الباخرة أن يتوقع الأحوال الجوية السيئة، وارتفاع الأمواج وسرعتها، فإذا خاطر في هذه الرحلة وصادفته الأمواج العالية والرياح السريعة، ولم يتمكن من تفادي تسرب مياه البحر إلى البضاعة المحملة بالسفينة نتيجة الإهمال بعدم صيانة فتحات العنابر التي تسربت المياه من خلالها للبضاعة وأتلفتها، هنا تنشأ مسؤولية الناقل ولا يمكن دفعها بالقوة القاهرة[3].

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (484/ 1987)، هيئة خماسية، تاريخ 17/ 9/ 1987، منشورات عدالة.
(2) انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (310/ 1999)، هيئة خماسية، تاريخ 28/ 4/ 1999، منشورات عدالة.
(3) انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (233/ 2003)، هيئة خماسية، تاريخ 10/ 3/ 2003، منشورات عدالة.

وانطلاقاً من تعدد الاجتهادات القضائية في مفهوم القوة القاهرة، يثار التساؤل التالي هل تعد القرارات الإدارية التي تصدر من سلطة الطيران المدني وتمنع الناقل الجوي من تنفيذ التزامه من قبيل القوة القاهرة ؟ أجابت على ذلك محكمة التمييز الأردنية في أحد قراراتها على أنه: " لا تجيز المادة التاسعة من قانون الطيران المدني رقم 50 لسنة 1985 لأية طائرة أن تعمل في إقليم المملكة والفضاء الجوي الذي يعلوه، إلا بموجب تصريح تصدره وتحدد شروطه سلطات الطيران المدني استناداً إلى اتفاقية، أو معاهدة دولية تكون المملكة طرفاً فيها، أو اتفاق جوي نافذ المفعول معقود بين المملكة وإحدى الدول الأجنبية لتنظيم النقل الجوي، ويعتبر التصريح شخصياً لا يجوز التنازل عنه للغير، ... استقر القضاء على أن الأوامر القانونية الواجبة التنفيذ تعتبر قوة قاهرة...، إذا لم تقم المميز ضدها بنقل البضاعة بموجب العقد المُبرم بينها وبين المميزة بسبب عدم موافقة سلطة الطيران المدني على منحها التصريح لشحن البضاعة على متن الطائرة الأجنبية، فإن تنفيذ التزامها يصبح مستحيلاً، ويعتبر العقد مفسوخاً بحكم القانون، ولا يترتب عليه أي تعويض للمميزة، لأن التزامها انقضى بقوة قاهرة، وكذلك على المميزة (الناقل) أن تعيد العربون الذي قبضته من المميز ضدها، لأن قبضها لهذا المبلغ يكون بدون سبب مشروع، ولا مسوغ قانوني له، ومن قبيل الإثراء بلا سبب، نظراً لفسخ العقد بسبب القوة القاهرة، وذلك عملاً بالمادتين (193) و (300) من القانون المدني"[1].

ومع الاحترام لقرار محكمة التمييز الموقرة فإننا بالرجوع إلى مفهوم القوة القاهرة ومفاده أن القوة القاهرة (الحادث الذي لا يد للإنسان في حدوثه - ولا يمكن توقعه زماناً أو مكاناً - ولا يمكن دفعه)، فإن لقرارته جانب الصواب والمنطق القانوني، لأن عدم الحصول على تصريح سلطة الطيران هو إهمال من جانب الناقل كان من الممكن تفاديه أو توقع عدم السماح بالطيران لعدم الحصول على الترخيص بالإقلاع وأن تعاقد الناقل وعدم القيام بالنقل هو إخلال بالتزام الناقل ولا يمكن دفع ذلك والتمسك بالإعفاء بناءً على مفهوم القوة القاهرة في هذه الحالة ويجافي الصواب والمنطق، وعلى هذا كان على الناقل الجوي توقع عدم موافقة سلطة الطيران المدني بمنحه التصريح لشحن البضائع، وكان الواجب عليه ابتداءً الحصول على التصريح

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (245/ 1990)، هيئة خماسية، تاريخ 26/ 8/ 1990، منشورات عدالة، ويقابل المادة (9) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 1952 المادة (26) من قانون الطيران المدني لسنة 2007.

لشحن البضائع قبل إبرام عقد نقل البضائع، وبالتناوب فإن الناقل الجوي قد أخل بتنفيذ التزامه العقدي المتمثل بنقل البضائع، وعلى ذلك تقوم المسؤولية ولا يمكن دفعها بالقوة القاهرة.

ويقصد بفعل الغير: الخطأ التقصيري الذي يصدر من غير تابعي الناقل الجوي، ومعياره الانحراف عن السلوك المألوف، ويطلق عليه بالقانون الأردني الفعل الضار، وحتى تقوم مسؤولية الغير، يجب أن تتوفر أركان المسؤولية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما)، وتتحقق المسؤولية على الغير سواء كان مميزاً أو غير مميز[1]، فلو أثبت الناقل الجوي أن الضرر الذي لحق بالراكب (إصابة أو وفاة) ناتجة من قبل الغير (كأن يقوم احد المسافرين بدفع آخر على سلم الطائرة ونتج عن ذلك إصابة أو وفاة)، لا يسأل الناقل الجوي ويعفى من المسؤولية، وتقوم مسؤولية الغير على أساس الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية).

المطلب الثالث: حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع
Liability Rebttal in Goods Carriage Contract

ونتناول هذه الحالات في فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول: دفع المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة في اتفاقية مونتريال
Liability Rebutal for Damage to Goods

تضمنت اتفاقية مونتريال على حالات يعفى الناقل بها من المسؤولية إذا كانت سبباً في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها على أن يكون ذلك وقع خلال النقل الجوي أو كانت في عهدته وكذلك تضمن التشريع الأردني هذه الحالات التي يمكن اشتقاقها من خلال التعرض للتشريعات ذات العلاقة بموضوع المسؤولية، وسنتعرض إلى أسباب دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية ذات العلاقة.

يتمثل التزام الناقل في عقد نقل البضائع بالمحافظة على سلامة البضائع منذ دخولها في حراسته وإيصالها إلى المكان بالوقت المتفق عليه، ويبدو أن اتفاقية مونتريال وفيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالبضاعة قد تبنت الدفوع ذاتها التي وردت في

(1) انظر المادة (256) من القانون المدني الأردني.

بروتوكول مونتريال رقم 4 لعام 1975 والذي يعتبر أحد الوثائق القانونية الأساسية في نظام وارسو، وجاءت المادة 18 من اتفاقية مونتريال لتؤدي وظيفتين: الأولى هو تأكيد قاعدة عامة مفادها تقرير مسؤولية الناقل عن إلحاق الضرر بالبضائع خلال فترة النقل الجوي وسواء أكان الضرر يتمثل بالهلاك الكلي أم ضياع البضاعة أم تعيبها (الهلاك الجزئي) وجاءت الفقرة الثانية من نفس المادة لتعداد الاستثناءات على القاعدة العامة وعدد الحالات التي لا يكون الناقل وبقدر ما يتم إثباته أن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة إذا كان تلفها أو ضياعها أو تعيبها ناتج عن أحد الأسباب التالية:

1. وجود خلل كامن في تلك البضائع بسبب نوعيتها أو بسبب العيب الذاتي فيها.
2. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
3. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.
4. إجراءات اتخذتها السلطة القومية بشأن دخول بضائع أو دخولها أو عبورها.
5. وقد أضافت المادة 20 من اتفاقية مونتريال سبباً خامساً للأعضاء وهو أن يثبت الناقل أن الضرر قد نجم أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، ويعفى الناقل بمقدار مساهمة ذلك الخطأ أو الإهمال أو الامتناع بتحقيق الخسارة.

ويستفاد من نص المادة 18 أن أساس مسؤولية الناقل في عقد نقل البضائع لم يعد يقوم على الخطأ المفترض كما هو الحال في عقد نقل المسافر، بل أن الأساس أصبح يقوم على فكرة الخطر أو تحمل التبعية، فهي مسؤولية موضوعية يلتزم الناقل أن يثبت أحد حالات الإعفاء المدرجة بالمادة 1.

الفرع الثاني: دفع مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الأمتعة في اتفاقية مونتريال

Liability Rebutal in Goods Contract in Montreal Convention

فرق نظام اتفاقية وارسو بين الحد الأقصى للتعويض عن الأمتعة المسجلة وبين الحد الأقصى المستحق على الأمتعة غير المسجلة والتي عادة ما يحتفظ بها المسافر على متن الطائرة. وجاءت اتفاقية مونتريال بتعامل جديد لحالة نقل الأمتعة، فقد رفعت من جهة التعويض المستحق في حالة فقدان الأمتعة ومن جهة أخرى لم تفرق بين الأمتعة

المسجلة والأمتعة غير المسجلة من حيث مبدأ تقدير التعويض المستحق للراكب في حالة ضياعها أو هلاكها أو تعيبها.

إلا أن الاتفاقية فرقت بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة من حيث طبيعة المسؤولية[1]، وعبء الإثبات على النحو التالي:

فبالنسبة للأمتعة المسجلة فمسؤولية الناقل عن ضياعها أو هلاكها أو تعيبها هي مسؤولية عقدية تقوم على الخطأ المفترض وعلى الناقل عبء إثبات عدم وقوع هذا الخطأ بإثبات حالتي الإعفاء المنصوص عليهما في الماده 2/17 من اتفاقية مونتريال وهاتين الحالتين هما:

1. أن التلف والضياع بالأمتعة لم يقع على متن الطائرة أو أنه وقع خارج نطاق حراسة الناقل.
2. أن الضرر قد وقع نتيجة خلل كامن في الأمتعة بسبب نوعها أو بسبب عيب ذاتي فيها.

بالإضافة إلى هذين السببين فإن الناقل يستطيع الاستفادة في دفع المسؤولية استناداً إلى السبب العام الوارد في المادة 20 وهو خطأ صاحب الأمتعة (المسافر) أو إهماله أو امتناعه.

أما في حالة الأمتعة غير المسجلة (أكياس الهدايا ومعطف المسافر ـ حقيبة السيدات اليدوية) فهي في حراسة المسافر وبالتالي تخرج عن نطاق المسؤولية العقدية، وفي حال ضياعها أو تعيبها فعلى المسافر المطالبة بالتعويض لها بموجب المسؤولية التقصيرية لأن المسؤولية هي شخصية، ويقع عبء الإثبات على المسافر لإثبات أن الضرر اللاحق بالأمتعة غير المسجلة كان بسبب خطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه. المادة 8 من الاتفاقية.

المطلب الرابع: دفع المسؤولية في عقد نقل البضائع طبقاً للتشريع الأردني

Liability Rebutal in Carriage of Goods Contract in Jordanian Legislations

سوف نتناول هذا المطلب في عدة فروع؛ حيث نبين في الفرع الأول: حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني، وفي الفرع الثاني: حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني، وفي الفرع الثالث: حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني.

(1) عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص172.

الفرع الأول: حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني عن البضائع

Liability Rebutal in Air Carriage of Goods Contract in Jordanian Civil Aviation Law

أوردت المادة (41/ ج) من قانون الطيران سبباً لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في نقل البضائع وجاء بها: " لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر"[1]، ويقصد باتخاذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر ؛ أي بذل العناية الواجبة، وتقديم طائرة صالحة للملاحة، ومجهزة لنقل وحفظ البضائع، وأن يبذل الناقل عناية الرجل الحريص في إيصال البضاعة سليمة[2].

الفرع الثاني: حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني عن البضائع

Liability Rebuttal in Commercial Law

أسباب دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني كما يلي[3]:

1. القوة القاهرة.
2. عيب قديم في المنقول.
3. خطأ المرسل.

وقد أقر القضاء الأردني هذه الحالات وقضت محكمة التمييز الأردنية على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء، وعن أي عيب فيها أو نقصانها، فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة، أو عن عيب قديم في المنقول، أو عن خطأ المرسل، وعلى الناقل إقامة البينة على هذه الأحوال المبرئة من التبعية عملاً بالمادة 72 من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966، وبناء على ذلك، فإذا لم يثبت الناقل أن نقصان البضاعة كان ناتجاً عن قوة قاهرة، أو عن خطأ للمرسل، كما أنه لم يثبت أي حالة من الحالات المبرئة من المسؤولية بموجب اتفاقية وارسو التي تسري على النقل الجوي،

(1) المادة (41/ ج) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007.
(2) اكرم ياملكي (1998). القانون الجوي، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص145، وزاهر، فاروق أحمد، مرجع سابق، ص408.
(3) المادة (72/ 1) من قانون التجارة الأردني.

وعملاً بالمادة 79/ 2 من قانون التجارة، فإن الحكم المميز القاضي بإلزامه بثمن الطرود الناقصة المتمثل بالمبلغ المحكوم به يكون متفقاً وأحكام القانون"[1].

الفرع الثالث: حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني عن البضائع

Liability Rebutal in Jordanian Civil Law

من المسلم بأن القواعد العامة لدفع المسؤولية في القانون المدني الأردني تطبق على كافة أنواع المسؤولية، وقد سبق البحث فيها عند التعرض لدفع المسؤولية في عقد نقل الأشخاص لذا ومنعاً من التكرار - سوف نقوم باستعراض حالة واحدة ألا وهي إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بفعل الغير. فقد نصت المادة (261) من القانون المدني على أنه: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك"[2]، كما أن مسؤولية الغير تتحقق إذا توافرت أركان المسؤولية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية)، فإذا قام الناقل الجوي بتسليم البضائع إلى شركة نقل أخرى لغايات التخزين وليس النقل، وتم استلام البضائع دون أي تحفظ، وحدث نقص أو تلف أثناء وجودها في مستودعات الشركة الأخرى (الغير)، وأثبت الناقل الجوي أن الضرر الذي لحق بالبضائع ناشئ بسبب الغير، هنا لا يسأل الناقل الجوي ويعفى من المسؤولية، وتقوم مسؤولية الغير على أساس الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية)، ولتوضيح ذلك قضت محكمة التمييز في حكم مشابه على أنه: "إذا حصل النقص أثناء تخزين البضاعة في مستودعات المدعى عليها شركة عالية وليس أثناء عملية النقل، فإن ما ورد بهذا السبب مستوجب الرد، لأن محكمة الاستئناف طبقت القانون تطبيقاً سليماً على وقائع الدعوى، باعتبار أن المميزة مسؤولة عن قيمة البضاعة التي نقصت أو تلفت أثناء وجودها في مستودعاتها وليست ناقلاً جوياً، لأنها لم تقم بالنقل نهائياً، وإنما هي استلمت البضاعة دون أي تحفظ، أو ذكر إلى أنها مخالفة للمواصفات، أو ناقصة بعد وصولها إلى مطار الملكة علياء على متن

---

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (890 /1988)، هيئة خماسية، تاريخ 1988/10/22، منشورات عدالة، وإن كان هذا القرار قد صدر على زمن اتفاقية وارسو لسنة 1929، إلا أنه ينسجم مع نص المادة (18/ 2) والمادة (20) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي عدت خطأ أو امتناع أو إهمال المرسل أو العيب القديم في البضائع سبباً لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية.

(2) المادة (261) من القانون المدني الأردني.

الخطوط الجوية الإماراتية، وأن الاتفاقية المعقودة من المميزة وشركة طيران الإمارات لا تعفي المميزة من المسؤولية عن النقصان الذي يحصل في البضائع بعد تخزينها في مستودعاتها، ومسؤولية الأخيرة عن تلك البضائع خلال فترة التخزين، إذا عالجت محكمة الاستئناف أسباب عدم مسؤولية المميز ضدها على أساس أنها ناقل للبضاعة من بلد المنشأ إيرلندا إلى المقصد مطار الملكة علياء في عمان، ونقلها إلى مستودعات شركة عالية ـ الخطوط الجوية الملكية الأردنية، فإنه بهذا الاستلام تكون حراسة البضاعة، والمحافظة عليها هي من مسؤولية الأخيرة، ولا علاقة لشركة الإمارات بهذا الأمر، إذ لم يثبت من البينة المقدمة أن البضاعة قد وصلت إلى مطار الملكة علياء ناقصة أو تالفة أو معيبة"[1].

المطلب الخامس: حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

Liability Rebutal in Delay Cases

من أسباب إقبال المسافرين على ركوب الطائرات هو استغلال عامل الوقت والوصول إلى مقصده في ميعاد محدد فإذا أخفق الناقل في إيصال الراكب أو البضاعة إلى مكان الوصول انعقدت مسؤوليته واستحق المسافر أو صاحب البضاعه تعويضاً عن ذلك إلا أنه يجب عند معالجة حالات دفع المسؤولية الناتجة عن التأخير بحد ذاته في إيصال البضاعة في الوقت المحدد رغم وصولها سليمة وبين التأخير المؤدي إلى تلف البضاعة أو تعيبها، فإذا كان سبب التعيب هو التأخير فلا يجري التعويض عنه ولكن يتم التعويض عن آثار التأخير المتمثلة بتلف أو تعيب البضاعة إعمالاً لنص المادة 18 من اتفاقية مونتريال إلا أن المقصود بيانه هو التأخير أثناء النقل الجوي للمسافر وعدم وصوله في الوقت المحدد أو التأخير في إيصال البضاعة إلى مقصدها وإلحاق الضرر بمصلحة المرسل إليه نتيجة هذا التأخير (كضياع صفقة بيعها بربح كبير أو تسويقها قبل وقت أو موسم معين) وعلى ضوء ما تقدم نرى أنه لا فرق في مطالبة الناقل بالتعويض عن تلف البضائع، أو تعيبها، أو ضياعها بسبب التأخير، والمطالبة بالتعويض الناجم عن التأخير نفسه، طالما أن مبلغ التعويض المقرر في المادة (22) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 هو واحد، ويشمل كافة أنواع الضرر (التلف، الضياع، التعيب، التأخير).

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2070/ 2007)، هيئة خماسية، تاريخ 30/ 12/ 2007، منشورات عدالة.

وتجدر الملاحظة أن المادة (19) من اتفاقية مونتريال قد أشارت إلى أسباب خاصة في إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير في كافة أنواع النقل بطريق الجو (نقل الأشخاص، والبضائع، والأمتعة)، فضلاً عن السبب العام الوارد في المادة (20)، وذلك إذا أثبت الناقل أنه:

1. اتخذ هو، وتابعوه، ووكلاؤه كافة التدابير الضرورية[1] اللازمة لتفادي الضرر، أو استحال على الناقل، أو تابعيه ووكلاؤه اتخاذ مثل هذه التدابير؛ أي بذل الناقل وتابعوه ووكلاؤه عناية الرجل الحريص في إيصال الأشخاص والبضائع والأمتعة سليمة إلى مكان الوصول[2].
2. خطأ، أو إهمال، أو امتناع من جانب المرسل أو المرسل إليه أو الراكب[3].

وقد أضاف قانون التجارة حالتين لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، وهما وجود القوة القاهرة، أو خطأ من قبل الراكب[4]، وإن كانت تلك الحالتين من ضمن الحالات الواردة في القواعد العامة للقانون المدني الأردني.

---

(1) من الملاحظ أن اتفاقية مونتريال استبدلت عبارة (Resonable mesures) بعبارة necessary measurs ويقول الفقي أن ذلك يعود إلى تجنب الخلاف الفقهي والقضائي حول تفسير العبارة في اتفاقية وارسو. عاطف الفقي، مرجع سابق، ص175.

(2) راجع في ذلك المادة (19) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) انظر في ذلك المادة (20) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(4) المادة (77/ 2) من قانون التجارة الأردني.

المبحث السابع

تحديد مسؤولية الناقل الجوي

Limiting Air Carrier Liability

يعد نظام تحديد مسؤولية الناقل الجوي حجر الزاوية في النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، نظراً لما يحققه من توازن بين مصالح الناقلين من جهة والمسافر والشاحنين من جهة أخرى، وقد تأسس التبرير القانوني لتحديد مسؤولية الناقل في الاتفاقيات الدولية لتنظيم قواعد النقل الجوي لخلق توازن عادل بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الشاحنين والمسافرين من جهة أخرى فمقابل قيام مسؤولية الناقل على الخطأ المفترض أو في المجالات التي تقوم المسؤولية فيها على فكرة الخطر وتحمل التبعية حيث يعفى المسافرين والشاحنين من إثبات خطأ الناقل، أعطى مشرعو هذه الاتفاقيات ضماناً للناقلين بتفادي الخسارات التي قد تؤدي بهم إلى الإفلاس وذلك عن طريق تحديد مسؤوليتهم إلا في حالات قليلة معينة ووضعوا سقوفاً لمبالغ التعويض بحيث لا تزيد عن حد معين[1]. وسيتم بحث موضوع المسؤولية من خلال مطلبين: الأول سيتناول تطور فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي، أما المطلب الثاني سيتناول ضوابط تحديد المسؤولية بحسن نية الناقل الجوي.

المطلب الأول: تطور فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي

Development of Air Carrier's Liability Determination

بدأت فكرة تحديد المسؤولية في اتفاقية وارسو عام 1929 وجرى تحديدها بمبالغ مالية. فقد حددت اتفاقية وارسو لعام 1929 في المادة 22 مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافر بمبلغ 125 ألف فرنك الفرنك الذهبي المعروف باسم فرنك بوانكاريه (Poincare) هو يشمل على 65، 5 ملليجرام من الذهب عيار 900 في الألف، كما حددت الحد الأقصى للتعويض عن الأمتعة غير المسجلة التي تبقى بصحبة المسافر بمبلغ

(1) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 177.

5000 فرنك لكل مسافر، أما بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة أو نقل البضائع فتكون المسؤولية بمبلغ (250) فرنك كحد أقصى عن كل كيلوغرام.

تم اعتماد الفرنك الفرنسي (البونكاري) والفرنك المقصود هو الفرنك الذهبي وهو مجرد وحدة نقدية المقصود بها توحيد العملة للدول التي تنتظر النزاع أمام محاكمها، إلا أن نظام اعتماد الفرنك الذهبي لاقى إشكاليات عدة فالاتفاقية لم تحدد سعر الصرف الذي يجب أن يكون عند التحويل من الفرنك إلى العملات الوطنية، كما أن سعر الذهب عرضة لتدخل السلطات العامة الفرنسية وقد يتم تخفيض أو رفع قيمته طبقاً لسياستها المالية الخاصة، وبالتالي لا يمكن ربط المصابين بأضرار في شتى أنحاء العالم فيما تراه الحكومة الفرنسية مناسباً لسياستها المالية بالإضافة إلى تعثر تقدير التعويض في الاتفاقيات اللاحقة المعدلة لاتفاقية وارسو التي أخضعت هذه الحدود إلى عدة تعديلات في بروتوكول لاهاي 1955 واتفاق مونتريال 1966 وبروتوكول جواتيمالا وبروتوكولات مونتريال 1975 وجميع هذه التعديلات كانت تقوم بزيادة حدود التعويض آخذة بالاعتبار انخفاض قيمة العملة وتمشياً مع الحفاظ على حقوق المسافرين وتحقيق العدالة. وبالرغم من هذه الجهود الدولية فإن الأمر لم يستقر نتيجة التضارب في رفع الحد الأقصى لنوع من الضرر دون الأنواع الأخرى إضافة إلى عدم نفاذ الاتفاقيات لعدم اكتمال نصاب التصديق عليها [1] إلا أنه في بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 قرر المؤتمرون استبعاد اعتماد الفرنك الفرنسي للتحويل إلى العملات الوطنية وتم تكوين نظام جديد وهو وحدات حقوق السحب الخاصة لاحتساب قيمة التعويض. [2]

وتجدر الإشارة أن وحدات حقوق السحب الخاصة (SDR) Special Drawing Rights هي أصل احتياطي دولي أنشأه صندوق النقد الدولي عام 1969 نتيجة قلق دول الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك، والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التجارة الدولية، وكانت أهم الأصول الاحتياطية في ذلك الحين هي

---

(1) في سياق الجهود الدولية الرامية لتنظيم مسؤولية الناقل البحري وتطوير الأحكام المتعلقة بعقد النقل الجوي التي نظمتها اتفاقية وارسو توصل المجتمع الدولي إلى عدة اتفاقيات منها اتفاقية جوادا لاخار لعام 1961 واتفاقية مونتريال لعام 1966 وبروتوكول جواتيمالا لعام 1971 وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 وجميع هذه الاتفاقيات لم تاخذ حيز التنفيذ باستثناء بروتوكول لاهاي لعام 1955

(2) عاطف الفقي، مرجع سابق، ص185.

الذهب والدولار الأمريكي[1]، وتعرف حقوق السحب الخاصة أحياناً (بالذهب الورقي) رغم تجردها من الوجود المادي، وأن وحدات حقوق السحب الخاصة، تعد وحدة الحساب التي يستخدمها صندوق النقد الدولي، وتستخدم كوحدة حساب في عدد من المنظمات والاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية مونتريال لعام 1999.

وتعادل كل وحدة حقوق سحب خاصة بما يعادل 105 دولار أمريكي ويعادلها بالعملة الأردنية دينار وثلاثة فلسات[2].

وحقوق السحب الخاصة هي عبارة عن وحدة قياس نقدية نادى بها صندوق النقد الدولي (International Monitory Funds) وتم تقويمها على أساس سلة من العملات الستة عشر دولة من أعضاء الصندوق بحيث يتم ضمان القوة الشرائية لهذه الوحدات كونها تبقى مرتبطة بقيمة العملات الرئيسة للدول الكبرى في العالم.

في هذا المطلب سيتم التعرض وتحديد وحدات السحب الخاصة عن كل نوع من أنواع الضرر وكيفية احتسابها ومدى القدرة على مراجعتها وكذلك إلقاء الضوء على تحديد المسؤولية المستحدثة للتعويض عن وفاة المسافر وكذلك التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة نتيجة التأخير والضمانات المنصوص عليها لأداء التعويض في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: حدود مبلغ التعويض ضمن إطار المسؤولية العقدية

Limits of Indemnity Within Contractual Liability

يقدر التعويض عن الفعل الضار بمقدار ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب[3]، وفي المسؤولية العقدية يحدد مداها وفقاً للمادة (363)من القانون المدني بالتعويض عن الضرر الواقع فعلاً عند وقوعه، فضلاً عن الحكم بالتعويض عن فوات

---

(1) ومن أهم أهداف الصندوق الدولي العمل على استقرار أسعار الصرف وتجنب التخفيض التنافسي في قيم العملات، وكانت الدول التي انضمت إلى الصندوق بين عامي 1945 ـ 1976 اتفقت على إبقاء سعر الصرف بالدولار الأمريكي، وبالنسبة للولايات المتحدة كان قيمة الدولار يحول إلى الذهب إلى أن أوقفت الحكومة الأمريكية عام 1971 إمكانية تحويل الدولار إلى الذهب، ومن ذلك الحين أصبح أعضاء الصندوق في اختيار ما يناسبهم في ربط عملاتهم.

(2) أسعار الصرف لدى صندوق النقد الدولي متوفر على الموقع التالي: www. imf. org تاريخ الدخول 2013/4/5.

(3) المادة (266) من القانون المدني الأردني.

الكسب في حالتي الغش والخطأ الجسيم [1]، إلا أن اتفاقية وارسو لسنة 1929 قد خرجت عن هذه القاعدة، وأقرت مبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى، بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر من ذلك، وأكدت على ذلك اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ولكن بشكل أوسع، حيث نصت في المادة (21/ 2) على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل فيما يتعلق بالضرر الناتج عن الوفاة والإصابة الجسدية، وفي المادة (22) على الحد الأقصى لمسؤولية الناقل فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع وهي على النحو التالي:

1. 100000 وحدة حقوق سحب خاصة في حالتي (الوفاة أو الإصابة الجسدية) كحد أقصى، ما لم يثبت أن الضرر عائد إلى خطأ أو إهمال من جانب النقل أو تابعيه أو وكلائه[2]، ففي هذه الحالة يحصل المضرور على حد يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية، وهذا ما تميزت به اتفاقية مونتريال لعام 1999 عن الاتفاقيات الأخرى[3].
2. 4150 وحدة حقوق سحب خاصة في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الراكب[4].
3. 1000 وحدة حقوق سحب خاصة في حالة الضرر الناتج عن (تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير الأمتعة)[5]، ما لم يثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب النقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر[6]، ففي هذه الحالة يحصل المضرور على حد يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية، ويسري ذلك على التأخير في نقل المسافرين كما يمكن لأصحاب الأمتعة المسجلة أن يحصل على ما يزيد عن الحد الأقصى المقرر وهو 1000 وحدة حقوق سحب خاصة للمسافر إذا كان المسافر قد تقدم في بيان خاص يوضح

(1) قرارات محكمة التمييز الأردنية (1180/ 2009) و(717/ 2008) و(888/ 2007)، هيئة خماسية، منشورات مركز عدالة.
(2) المادة (21/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(3) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص188.
(4) المادة (21/ 1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(5) المادة (22/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(6) المادة (22/ 5) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999

فيه مصلحته في تسليم الأمتعة والإعلان عن القيمة الحقيقية للأمتعة عند نقطة المقصد بعد دفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر، وفي هذه الحالة فإن الناقل ملزم بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن المدون في التصريح. ففي القضية التمييزية الكويتية أقامت إحدى المسافرات الدعوى على الشركة الناقلة لمطالبتها عن فقدان حقيبتها التي كانت تحتوي على مبلغ 704 دينار كويتي في الرحلة بين الكويت وبيروت، وقد تمسكت الشركة الناقلة بالإشعار المدون على التذكرة والذي ينص على تطبيق اتفاقية وارسو بشأن تحديد المسؤولية، ولما كانت السيدة صاحبة حقيبة الامتعة لم تصرح عما في داخل الحقيبة ببيان خاص، فقد قررت المحكمة أن ما تستحقه من تعويض هو 20 دولار عن كل كيلوغرام بغض النظر عن قيمة ما تحتويه الحقيبة[1].

4. 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام في حالة الضرر الناتج عن (تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير البضائع)[2]، وفي حال التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الجزئي للبضائع يكون الوزن الكلي للبضائع هو المعول عليه لتحديد مسؤولية الناقل[3].

كما يمكن لمرسل طرود البضاعة أن يحصل على ما يزيد عن الحد الأقصى المقرر وهو 17 وحدة حقوق سحب خاصة لكل كيلو غرام إذا كان المرسل قد تقدم في بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليم البضاعة عند نقطة المقصد بعد دفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر، وفي هذه الحالة فإن الناقل ملزم بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن المدون في التصريح.

الفرع الثاني: كيفية تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة

How to Transfer Special Drawing Rights

يتم تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية عند صدور الحكم بطريقتين:

---

(1) الطعن التمييزي الكويتي رقم 76/14 (تجاري)

(2) المادة (22/ 3) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) المادة (22/ 4) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الطريقة الأولى: حسب تقويم صندوق النقد الدولي

According to the International Monatory Fund

يتم احتساب قيمة العملة الوطنية لكل دولة طرف في اتفاقية مونتريال لعام 1999، وعضو في صندوق النقد الدولي، حسب طريقة التقويم المطبقة في صندوق النقد الدولي بالنسبة لوحدات حقوق السحب، وتحسب هذه القيمة لكل دولة طرف في الاتفاقية وليس عضواً في صندوق النقد الدولي حسب طريقة التقويم المطبقة في تلك الدولة[1].

الطريقة الثانية: الوحدة النقدية بالنسبة للذهب

تحسب قيمة العملة الوطنية بالنسبة لوحدات حقوق السحب للدولة التي ليست عضواً في صندوق النقد الدولي على أساس الوحدة النقدية، وتعادل كل وحدة نقدية (65، 5) ميلغرام من الذهب بنسبة نقاء (900) بالألف[2].

الفرع الثالث: مراجعة حدود المسؤولية وتحويل الوحدات النقدية

Revising Liability Limits and Transfer of SDR

حيث إن وحدات حقوق السحب الخاصة قد تنخفض أو تزيد تبعاً للعملات الرئيسة المرتبطة بها مما ينعكس على القيمة المالية وقوتها الشرائية عند دفع التعويض مع الأخذ في الاعتبار عامل التضخم، وبدلاً من تعديل التفاقية أو تعديل هذا البند الخاص بوحدات السحب الخاصة فقد تضمنت الاتفاقية آلية مرنة وجيدة يتم بموجبها مراجعة حدود المسؤولية مرة كل 5 سنوات باستخدام مؤشر للتضخم مطابق لمعدل التضخم في فترة الخمس سنوات الماضية وإذا زاد التضخم عن 10٪ فيتعين على جهة الإيداع (منظمة الطيران المدني الدولي - الايكاو) أن تعلم الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية ويسري التعديل بعد 6 أشهر من تاريخ إبلاغ الدول الاطراف.

وإذا سجلت أغلبية الدول معارضتها على التعديل في غصون 3 أشهر من تاريخ الإحظار بالتعديل، فيجب على جهة الإيداع الدعوة لعقد جمعية عامة للدول الأعضاء.[3]

---

(1) المادة (23/ 1) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) المادة (23/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(3) المادة 24 فقرة 2 من اتفاقية مونتريال 1999.

كما يجب التأكد أن مبدأ تحديد مسؤولية الناقل بحدود قصوى لا يعني إلزام الناقل بدفع الحد الأقصى بغض النظر عن الضرر الحقيقي الذي لحق بالمسافر أو الشاحن، بل إنه إذا تبين أن قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض المقرر في اتفاقية مونتريال فإن المتضرر لا يستحق أكثر من قيمة الضرر حتى لو كان أقل من الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية، ومن جهة أخرى فمهما بلغ الضرر من حسابه فلا يتم تعويض المضرور عما يزيد عن الحد المقرر وحتى نقف على حدود المسؤولية المقرر لكل حالة من حالات الضرر الذي يحدث. فقد رأينا تقسيم معالجة التعويض في عقد نقل البضائع.

الفرع الرابع: آلية تحديد المسؤولية في حالة وفاة المسافر أو إصابته باتفاقية مونتريال

Mechanism to Determine Liability in Case of Death or Injury in Montreal Convention

أخذت اتفاقية مونتريال بنظام لتحديد المسؤولية أكثر مرونة ويعمل به على مستويين (Two Tier System)[1] من المعالجة مع عدم الأخذ بسقف أعلى للتعويض في حالة وفاة المسافر أو إصابته، ولكن مشرعي الاتفاقية وضعوا حداً ثابتاً بين المعالجتين أو مستوى المعالجة وهو مبلغ 100000 وحدة حقوق سحب خاصة أي مايعادل 145000 ألف دولار وبموجب هذا النظام فإنه إذا كانت قيمة المطالبة بحالة وفاة المسافر أو إصابته بضرر بدني لا تتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة فإن الناقل، لا يستطيع أن ينفي مسؤوليته أو يحد منها، أما إذا كانت المطالبة الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته في بدنه تتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة، فإن الناقل يستطيع أن يتحلل من المسؤولية بإثبات ما يلي:

1. خطأ المضرور (كما هو الحال في الحالة الأولى أعلاه).
2. بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
3. بإثبات أن الضرر نشأ عن الإهمال أو الامتناع من جانب الغير.[2]

---

(1) Schmitthoff, The Law practice of International Trade Ibid, p.379.

(2) المادة 21 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

وخلاصة القول فإنه وبموجب اتفاقية مونتريال لا يوجد حد أقصى للتعويض بالنسبة لوفاة المسافر أو إصابته إلا أن الناقل وفي حالة المعالجة الثانية يملك دفوعاً أكثر مما يملك في المعالجة الأولى والتي تتعامل مع قيمة مطالبات لا تتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة. وهناك من انتقد هذه الآلية على أساس أن المضرور الذي يطالب بمبلغ لا يتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب يتحصل عليها بسهولة، أما إذا طالب بمبلغ يتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة فمن المحتمل أن يقيم الناقل الدليل على أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من تابعيه وعندها يستطيع بموجب نص المادة 21/ ب أن يعفي نفسه من أي مبلغ بمعنى أنه إذا تم تقدير الخسارة بأكثر من 100000 وحدة حقوق سحب خاصة يستطيع الناقل أن يتملص من المسؤولية بسهولة أكثر فيما لو كان تقدير الخسارة أقل من هذا المبلغ، فإذا قدرت الخسارة لأحد المصابين بمبلغ 90000 وحدة سحب فلا يستطيع الناقل أنه يعفي نفسه من المسؤولية، أما إذا قدرت الخسارة لأحد المصابين في نفس الحادث في دعوى أقيمت في بلد آخر وكان التعويض 120000 وحدة حقوق خاصة فمن المحتمل أن يستطيع الناقل في الحالة الثانية أن يثبت أن الخساره لم تنشأ عن إهماله أو خطأه أو امتناعه وبالتالي يعفى من المسؤولية، في حين أن من العدالة أن يكون الإعفاء فيما يتجاوز الـ 100000 وحدة حقوق سحب خاصة. [1]

الفرع الخامس: تحديد مسؤولية الناقل في حالة نقل الأمتعة في اتفاقية مونتريال

عالجت اتفاقية مونتريال التعويض عن فقدان أو تلف أو تعيب الأمتعة بأن وضعت حداً أقصى للتعويض ولم تفرق بين حدود التعويض بين الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة وقد نصت المادة 2/22 من الاتفاقية على ما يلي: "عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محددة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصه لكل مسافر". أو ما يعادل 1450 دولاراً أمريكياً، كما أن الاتفاقية لم تفرق بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة ويبدو أن المقصود بالمسجلة هي التي يفصح المسافر عن قيمتها قبل السفر ويدفع عنها مبلغاً إضافياً ويلتزم الناقل بدفع مبلغ يعادل المبلغ المعلن بالتصريح. [2]

(1) إلياس حداد، النقل الجوي، مرجع سابق، ص 206.
(2) المادة 22 /3 من اتفاقية مونتريال.

الفرع السادس: تحديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع في اتفاقية مونتريال

Liability Determination in Case Carriage of Goods in Montreal Convention

حددت اتفاقية مونتريال في حالة هلاك أو تلف أو تعيب البضاعة المنقولة حدود التعويض بمبلغ 17 وحدة سحب خاصة عن كل كيلو غرام وهي ما يعادل 25 دولاراً أمريكياً ومن جهة أخرى وضعت اتفاقية مونتريال حداً للتعويض الذي رافق احتساب التعويض عند تضرر البضاعة جزئياً فقد تضمنت المادة 22 من الاتفاقية على أنه: "في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخر جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر وحده المعول عليه لتعين حد مسؤولية الناقل، غير أنه إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها أو الإيصال ذاته أو في حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها بالفقرة 2 من المادة 4، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية، وقد أقرت محكمة التمييز الأردنية أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي هو على أساس الوزن ما لم يتم تسليم البضاعه بإقرار خاصة بقيمتها لدى تسليمها للمرسل إليه". وقد جاء بقرار المحكمة ما يلي: "يستفاد من المادة 21/2/أ من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة 1955 أنها تحدد مسؤولية الناقل باعتماد الوزن كأساس لها ما لم يقدم المرسل للناقل عند تسليمه البضاعة إقراراً خاصاً بأهمية التسليم في الجهة المقصودة".[1]

وباستقراء النص المشار إليه نرى أن اتفاقية مونتريال جعلت الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الإجمالي للطرد أو الطرود التي أصابها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها مستند الشحن الجوي نفسه أو إيصال البضاعة. وإذا كان الضرر الجزئي قد يؤثر في قيمة باقي الطرود الأخرى بالرغم من عدم تضررها

---

(1) القرار التمييزي رقم 2004/2729 منشورات عدالة.

فيجري احتساب الحد الأقصى للتعويض على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود بسبب ما يلحقها من انتقاص القيمة بالتبعية ولتوضيح ذلك نسوق المثال التالي:

لو فرضنا أن جهاز تصوير الأشعة الطبقية قد تم استيراده وشحنه بطريق الجو وقد تم شحن الجهاز قطع مجزئه وكل جزء بطرد مغلق، فإذا تم فقد طرد من هذه الطرود فإن الانتفاع من باقي الطرود لتركيب جهاز التصوير ينتفي ولذلك فإن احتساب الخسارة سيتم على أساس الحد الأقصى للتعويض بحساب الوزن الكلي لجميع هذه الطرود، وعادة ما يستعين قاضي الموضوع في تقدير حجم الخسارة إلى خبراء في طبيعة البضاعة المتضررة.

الفرع السابع: آلية تحديد مسؤولية الناقل في حال التأخير في نقل المسافرين في اتفاقية مونتريال

Mecanisam to Determine Liability in case of Passengers's Delay in Montreal Convention

نصت المادة 1/22 من الاتفاقية على: "في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19 تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 150، 4 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل مسافر، وبمعنى أن المسافر يستحق التعويض بحد أقصى هو 150، 4 وحدة حقوق سحب خاصة مهما كان حجم الضرر أو زاد عن هذه القيمة إلا أنه إذا قدر ضرر التأخير بأقل من هذه المبالغ فلا يستحق سوى ما يقابل الضرر المقدر.

يتوجب التذكير أن التأخير المعتبر لغايات التعويض هو التأخير أثناء النقل الجوي بالرغم من أن الموضوع قد فسر في أوقات سابقة على معاهدة مونتريال بأن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل قد يمتد إلى ما هو أبعد من فترة النقل الجوي، وما زلنا بانتظار أحكام قضائية تفصل في موضوع التأخير، وفيما إذا كان يبدأ قبل الإقلاع ويمتد إلى ما بعد نزول المسافر من الطائرة إلا أن التفسير الحرفي الضيق للمادة 19 من الاتفاقية حدد مسؤولية الناقل "عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع بطريق الجو". وقد تعاملت محكمة التمييز الأردنية مع جواز التعويض عن

التأخير المشار إليه بنص المادة 19 من أن التأخير المقصود بالتعويض هو التأخير الذي ينشأ عنه إضرار، وأن التأخير بحد ذاته لا يوجب التعويض.[1]

المطلب الثاني: ضوابط تحديد المسؤولية بحسن نية الناقل الجوي

ونتناول هذه الضوابط في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: ارتباط مبدأ تحديد المسؤولية بحسن نية الناقل

Connection Between Liability Determination and Carrier's Good Faith

بعد قيامنا بتفصيل مبدأ تحديد المسؤولية ونطاق التعويض الذي يستفيد منه الناقل في كل حالة من حالات انعقاد مسؤولية في عقدي نقل الأشخاص ونقل البضائع، فلا بد من التأكيد أن هذه الميزة المعطاة للناقل مرتبطة وقائمة بوجود مبدأ حسن النية لدى الناقل الجوي، فإذا كان الناقل سيء النية (Wilfull Misconduct) فإنه لا يستفيد من مبدأ تحديد المسؤولية وينبغي التعويض على كل الضرر وإعمال مبدأ عدم تحديد المسؤولية بسقف محدد. وبهذا نصت المادة 22/ف5 من اتفاقية مونتريال على ما يلي: "تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين 1، 2 من جانب الناقل أو تابعيه إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر سينجم عن ذلك في الغالب، ويشترط أيضاً في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان ينصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

ويمكن تفسير سوء النية بالخطأ الذي يشكل عدم اكتراث مع إدراك أن ضرراً سيترتب عليه ويقول البعض[2] إن هذا النوع من الخطأ يقع بين الغش والخطأ الجسيم بالإضافة إلى أن نقل التابع أو الوكيل قد حصل أثناء ممارسته لوظيفته.

---

(1) قرار محكمة التمييز الاردنية رقم 2009/907، منشورات عدالة.
(2) فاروق زاهر، ص 517.

الفرع الثاني: نطاق التعويض عن الضرر ومبدأ تحديد المسؤولية

Indeminity Scop for Damage and Limiting Liability Rule

إن الهدف من التعويض هو جبر الضرر[1]، وحيث إن الضرر المتمثل بالوفاة، أو الإصابة الجسدية، أو تلف البضائع، أو تعيبها، أو ضياعها هو النتيجة الحتمية للحادث، وأن نطاق المسؤولية يشمل التعويض عن الضرر، لذلك يجب ربطها باستغلال الطائرة أو فترة حراسة البضائع حسب تعريف الحادث أو الحدث، بيد أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 أغفلت في المادة (17) عن تحديد نوع وماهية الضرر، وإن كانت عددت حالة الضرر وهي الأضرار التي تلحق بالمسافر كحياته أو سلامته الجسدية أو التأخير في الوصول أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة كهلاكها وتعيبها وتأخير وصولها أو فقدانها، إلا أنها لم تحدد طبيعة الضرر، وفيما إذا كان الضرر المعنوي مشمولاً مع الضرر المادي أم لا، لكن الاتفاقية ربطت نطاق التعويض بضوابط لا بد منها لضمان التزام الناقل بتعويض طبقاً لمبدأ تحديد المسؤولية.

الفرع الثالث: ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي

Guarantees to Cover Aircarrier's Liability

وهذه الضمانات تشتمل على ما يلي:

أولاً: مبالغ الدفعات المسبقه (العاجلة)

Up Front or Advance Payments

قبل إقرار اتفاقية مونتريال عانى ضحايا الحوادث الجوية المصابين وذوي المتوفين من أحوال مادية صعبة وهم ينتظرون قرارات المحاكم للحكم لهم بالتعويض وخصوصاً عندما يكون المتوفي هو المعيل الوحيد للأسرة، ولقد أخذ مشرعو اتفاقية مونتريال ذلك بعين الاعتبار فوضعوا إليه جديدة لإعطاء دعم مادي سريع ومؤقت بانتظار التعويض وأجازت الاتفاقية بالمادة 22/أ للناقل أن يتم دفع مبلغ من المال لضحايا حوادث الطيران.[2] إلا أن أنصار حماية حقوق المسافرين انتقدوا ذلك لعدم تضمين نص المادة

---

(1) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص 484.

(2) ونصت الماده 22/أ من اتفاقية مونتريال على أنه: " ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من دفع مبالغ مقدماً على أساس الاحتياجات الاقتصادية لأسر ضحايا الحوادث أو الناجين منها ومن رفض إبرام أي عقد للنقل أو من وضع انظمة لا تتعارض مع احكام هذه الاتفاقية".

22/أ عنصر الإلزام في حين عارض الناقلون ذلك لأن دفعهم المسبق قد يعد إقراراً بالخطأ من جانبهم أو جانب تابعيهم، وقد جرى التوصل إلى حل وسط بالمادة 28 تحت عنوان الدفعات المسبقة advance payment فنصت المادة 28 على ما يلي:

" في حالة حوادث الطيران التي ينتج عنها وفاة مسافرين أو إصابتهم على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الطبيعين الذي يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل تعويضاً في وقت لاحق".

ومن الملاحظات التي يمكن استقراؤها من نص المادة 28 أنه لم يجرِ تحديد المبالغ المسبقة بالرغم من أن بعض الشركات التزمت بدفع مبلغ 15.000 وحدة حقوق سحب خاصة وأوصت بعض هيئات الطيران بمبلغ 15.000 وحدة حقوق سحب خاصة[1] كما يستفاد أن الدفعات المسبقة يعجل بها فقط في حالة الوفاة أو الإصابة وإذا كان القانون الوطني يجيزها ولا يعمل بها في حالة حصول إضرار للبضائع والأمتعة وإن الاستفادة منها مقصورة على الأشخاص الطبيعيين.

ثانياً: التأمين الجوي من المسؤولية Insurance of Air Carrier's Liability

بقيت شركات التأمين متوجسة عند الإقدام على تغطية مخاطر الطيران وتعاملت معه بحذر شديد فقد كانت تستثني مخاطر الطيران بنص صريح في بوليصة التأمين على الحياة نظراً لما كان ينظر إلى الطيران على أساس أنه مغامرة محفوفة بالمخاطر[2] ومع تطور صناعة الطيران وتقلص عدد الحوادث الجوية مقارنة بعدد الطائرات والرحلات بدأت شركات التأمين تقدم أكثر فأكثر على تأمين مخاطر النقل الجوي فأصبح أمراً اعتيادياً التأمين على جسم الطائرة وساعد على ذلك زيادة الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي منذ اتفاقية وارسو، إلا أن أي من الاتفاقيات لم ينص على التشجيع أو الإلزام على تأمين المسؤولية المدنية للناقل. وبقي الأمر كذلك حتى جاءت اتفاقية مونتريال لعام 1999 فنصت المادة 50 منها على أن: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية ويجوز للدولة الطرف التي

(1) محمود الكندري، مرجع سابق، ص 165.
(2) محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص 209.

ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية".

ويستفاد من النص المشار إليه أن على الدول الأطراف بالاتفاقية أن تتأكد من ملاءة الناقل لتحمل تبعات المسؤولية المدنية فيما يتعلق بالنقل الجوي مما يوفر للمضرورين أو ورثتهم إمكانية استيفاء التعويضات المستحقة وانعكاس ذلك على الناقلين الذين يستطيعون تفادي الكوارث المالية المفاجئة وبنفس الوقت ينعكس ذلك على ضمانة لصالح المسافرين أو الشاحنين بأن الشركة قادرة من خلال عقود التأمين المبرمة على التعويض. وتلجأ شركات الطيران لنماذج شروط التأمين الجوية العهدية، المأخوذة من سوق التأمين البحري[1] والتي صدرت بحلتها الجديدة مع شروط تأمين البضائع المنقولة بحراً عام 2009 ومن أهمها:

1- Institute Cargo Clauses (Air) (2009 cl 387);

2- Institute War Clauses (Air Cargo) (2009 cl 388; and

3- Institute Strik Clauses (Air Cargo) 2009 cl 389.

(1) Schmitthoff, The law and practice of International Trade. P.446.

المبحث الثامن

دعوى مسؤولية الناقل الجوي

Claim of Liability of Air Carrier

إذا نشب خلاف بين الناقل الجوي من جهة والمسافر أو الشاحن من جهة أخرى على تفسير عقد النقل فمن الطبيعي أن يلجأ المتضرر إلى القضاء في حال عدم الاتفاق على التحكيم، وقد تضمنت الاتفاقيات الدولية بدءاً من إقرار اتفاقية وارسو ومروراً ببروتوكول جواتيمالا وحتى الوصول إلى اتفاقية مونتريال 1999 نصوصاً تراعي مصالح المضرور من جهة ومصالح الناقلين من جهة أخرى، وفي هذا المبحث سنتناول في المطلب الأول: موضوع الاختصاص القضائي وتطور هذا الموضوع في اتفاقية مونتريال فيما سمي بالولاية القضائية الخامسة، وفي المطلب الثاني: سيتم تحديد أطراف الدعوى في اتفاقية مونتريال، وفي المطلب الثالث: سيتم التعرض لأطراف الدعوى في القانون الأردني.

المطلب الأول: قواعد الاختصاص القضائي في اتفاقية مونتريال
Legal Jursidition in Montreal Convention

ونتناول هذه القواعد في عدة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: إلزامية قواعد الاختصاص في اتفاقية مونتريال
Obligatory Jursidition Rules in Montreal Convention

أكدت المادة 49 من الاتفاقية على الطابع الإلزامي فيما يتعلق بقواعد الاختصاص القضائي، وعليه فإن الدول المصدقة على الاتفاق ملزمة باتباع قواعد الاختصاص القضائي لأنها من النظام العام، وقد نصت المادة المذكورة على ما يلي: "تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقية خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص".

ويستفاد من النص أن أي اتفاق سابق على وقوع الضرر قد يسلب المدعي حقه باختيار المحكمة يقع باطلاً والهدف من ذلك يبدو جلياً بعدم إخضاع الطرف المسافر

كطرف ضعيف للشروط التي قد يضعها الناقل لتغير أو تعديل قواعد الاختصاص. إلا أن المادة المذكورة أجازت بمفهوم المخالفة الاتفاق على مخالفة قواعد الاختصاص بعد وقوع الضرر وهذا أمر متروك لخيار المدعي الذي يستطيع أن يتنازل خوفاً من قواعد الاختصاص الملزمة أو يرفض حسب ما يراه موافقاً لمصلحته ورغم إلزامية الاختصاص القضائي، فقد أتاحت الاتفاقية عدة خيارات للمتضرر لإقامة الدعوى ضمن دائرة ملزمة تتعلق في النظام العام وهي اختيار إحدى المحاكم المحددة في الاتفاقية، حيث أشارت الماده 33 على أن الاختصاص المكاني ينعقد وفق اختيار المدعي في إقليم أحد الدول الأطراف وأمام كل من المحاكم التالية:

1. محكمة محل إقامة الناقل.
2. أو محكمة مركز أعمال الناقل الرئيسي.
3. أو محكمة الجهة التي يكون للناقل منشأة تولت عنه إبرام العقد (محل شراء التذاكر).
4. أو محكمة جهة نقطة الوصول.
5. أمام محكمة محل إقامة الناقل الفعلي، أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله[1].

ويستفاد مما سبق، أن الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، والعلة في ذلك، ضمان تقيد المحكمة بتطبيق أحكام الاتفاقية على النزاع المعروض عليها[2]، ومن ناحية أخرى، يستقيم ذلك مع قاعدة أن الأصل براءة ذمة المدعى عليه إلى أن يثبت عكس ذلك، وهو أولى بالرعاية، وعلى المدعي أن يسعى إلى محكمة موطن المدعى عليه، لأن الدين محمول وليس منقولاً[3]، إلا أنه ومن باب التيسير ومراعاة لظروف المسافر (الصحية، والمادية)، فقد أتاحت اتفاقية مونتريال في المادة (33/ 2) في حالتي (الإصابة والوفاة) أن ترفع دعوى المطالبة بالتعويض في محل إقامة المسافر الرئيسي وقت وقوع الحادث، بشرط أن يكون للناقل رحلات إلى ذلك البلد، سواء كانت عبر طائراته الخاصة أو طائرات مستأجرة[4].

---

(1) راجع في ذلك المادة (46) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص304.
(3) القضاة، مفلح عواد، مرجع سابق، ص143.
(4) انظر في ذلك المادة (33/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الفرع الثاني: الولاية القضائية الخامسة في اتفاقية مونتريال

Fifth Judicial Jurisdition in Montreal Convention

وبالرغم من الخيارات الأربعة المفتوحة أمام المسافر أو الشاحن طبقاً لما جاء باتفاقية وارسو في المادة 1/28 إلا أن المسافر كان يعاني من صعوبة الوصول إلى محكمة متخصصه في الأحوال التي تكون الرحلة بين عدة دول، مما دعا بعض الدول إلى المناداة بالسماح للمدعي برفع دعواه ومخاصمة الناقل أمام محاكم مكان إقامته (إقامة المتضرر) إلا أن عدم دخول بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ أجل هذا الامتياز المقرر لمصلحة المسافر تحديداً إلى أن جاءت اتفاقية مونتريال عام 1999.

ألقت الولايات المتحدة بثقلها أمام فتح المجال لإضافة الولاية القضائية الخامسة "Fifth Jurisdiction" وتمكين المدعي من رفع دعوى المسؤولية في مكان إقامته وقد رفضت كثير من شركات الطيران الدولية هذا التوجه بحجة زيادة مبالغ التعويض التي تلتزم بها شركات النقل الجوي وبالتالي زيادة أقساط التأمين وارتفاع أسعار التذاكر، كما استندت الدول المعارضة لهذا التوجه إلى أن فكرة الولاية القضائية الخامسة ما هي إلا بدعة جديدة ولا يوجد مثيل لها في القانون الدولي، وأنها تعد سابقة غير مقبولة فضلاً أن هذه الولاية الإضافية محدودة بمجالات معينة، وأن اختصاص المحاكم الأربع كاف[1].

إلا أن الولايات المتحدة ومن خلفها الدول المؤيدة لإضافة ولاية القضائية الخامسة استندوا بمناداتهم لهذه الإضافة إلى أن فكرة الولاية القضائية الخامسة كانت مطروحة ومتفق عليها في اتفاقية جواتيمالا، وأن هذه الإضافة تحقق العدالة للمسافرين الذين لا يملكون المال للانتقال إلى إحدى المحاكم الأربع، وبالتالي فالولاية القضائية الخامسة توفر عليهم المال والجهد والنفقات عندما يتمكنوا من رفع قضايا التعويض لدى محاكم بلدهم المتضمنة فيه، كما أن هذا التوجه يقضي على مفهوم التسوق القضائي (Forum Shopping) الذي كان يلجأ إليه في أمريكا.[2]

(1) تبنت فرنسا ومعظم الدول التي تملك شركات الطيران الضخمة معارضة التوجه نحو الولاية القضائية الخامسة على أساس أن ذلك ليس ضروريا لحماية المسافرين وأنه سيفسح المجال لاستغلال شركات الطيران وأن الفكرة هي فكرة جديدة في القانون الدولي. Schmittoff, Ibid, p.375.

(2) هذا المفهوم كان معروفاً في أمريكا باسم الأمريكي المتجول Wandering American كان المسافرون يلجأون إلى المحاكم الأمريكية رغم عدم إقامتهم الدائمة فيها طمعاً بالحصول على تعويضات كبيرة.

وقد غلب التوجه نحو إضافة الولاية القضائية الخامسة فأضيفت إلى نص الفقرة الثانية من الماده 33 من اتفاقية مونتريال أن من حق المدعي رفع دعوى المسؤولية بالإضافة إلى المحاكم الأربع أن يلجأ إلى محكمة موضع المدعي أو محل إقامته الدائم الرئيسي وذلك وفق شروط معينة. وعليه فإن اللجوء إلى الولاية القضائية الخامسة المتمثلة بإمكانية رفع دعوى المسؤولية على الناقل أمام المحاكم المختصة في مكان إقامته ليس مطلقاً بل هو ضمن شروط أشارت إليها المادة 2/33 وهذه الشروط هي:

1. أن اللجوء إلى الولاية القضائية الخامسة يجب أن يكون فقط مقصوراً على الحوادث التي ينجم عنها وفاة الراكب أو إصابته بخلاف ما نص عليه بروتوكول جواتيمالا.
2. أن يكون للمدعي وقت وقوع الحادث محل إقامة دائم ورئيسي في دائرة المحكمة المختصة.
3. أن يقوم الناقل بتشغيل خطوط للنقل الجوي للركاب من وإلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الدائم والرئيسي للمسافر.
4. أن يكون لشركة النقل وجود مناسب (Suitable Presence) في الدولة التي يوجد بها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمدعي وتم تحديد المكان المناسب بوجود مبان مملوكة أو مستأجرة لشركة الطيران أو شركة أخرى ترتبط معها باتفاق تجاري له علاقة بنشاطها التجاري المتمثل في النقل الجوي للمسافرين[1]. والمقصود به عموماً وجود مقر لأعمال شركة النقل (aplace of business).

وخلاصة القول أنه في حالة وفاة المسافر أو إصابته بضرر جسماني يمكن للمدعي أن يرفع الدعوى أمام المحاكم المدرجة بالفقرة الأولى من المادة 33 وهي محل إقامة الناقل أي محكمة المكان المسجلة فيه شركة الطيران أو محكمة المكان الذي يوجد به مقر عمل الناقل الرئيسي أو محكمة المكان الذي اشترى فيه الراكب تذكرته أو محكمة المقصد النهائي للمسافر، كما أن يستطيع بموجب الولاية القضائية الخامسة رفع الدعوى أمام محكمة مكان إقامته الرئيسي والدائم.

الفرع الثالث: الوجود المناسب والتجاري Suitable and Commercial Existance

ربما يكون الشرط الرابع من شروط إعمال الولاية القضائية الخامسة من الشروط التي تحتاج إلى توضيح نقد نصت عليه المادة 33 وبالفقرتين 2 و3 على النحو الآتي:

(1) انظر نص المادة 33 من اتفاقية مونتريال عام 1999.

"فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، أما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه بارتباط تجاري.

لأغراض الفقرة (2):

أ. تعني عبارة (اتفاق تجاري) أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً.

ب. تعني عبارة (محل الإقامة الرئيسي والدائم) مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد".

وقد تم تعريف الاتفاق التجاري على أنه: "أي اتفاق بخلاف اتفاق الوكالة معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً. وبالتالي فالوجود التجاري المناسب مشروط أن يكون في دولة مكان إقامة المسافر الرئيسي والدائم ولا يعني فقط وجود مكاتب لبيع وحجز تذاكر الطيران فقد تم تفسيرها بوجود أماكن ومبان مملوكة أو مستأجرة لشركة الطيران أو الشركة الأخرى التي ترتبط معها باتفاق تجاري لتنفيذ نشاط النقل الجوي للمسافرين ومن الاتفاقيات التي تتباين بين ناقل وناقل آخر غير قادر أن يشغل طائراته من نقطة أخرى لاعتبارات اقتصادية، وبموجب هذا الاتفاق يسمح الناقل الأول للناقل الثاني أن يستخدم رقم رحلته على طائرة وبمعنى آخر يقضي الاتفاق باشتراك الناقل الأول والثاني في رقم رحلة واحدة، وهو ما يعرف بـ (code – sharing alliance)[1].

وتطبيقاً لذلك فإن المسافر يستقل طائرة ناقل بخلاف ما هو مذكور في تذكرة السفر، ومثال ذلك أن شركة American Airlines استطاعت أن تحصل على مسافرين يرغبون بالسفر إلى واشنطن وكانت الشركة الأمريكية لا تشغل طائراتها من مطار عمان مما دعاها للاتفاق مع شركة Air France (الخطوط الفرنسية) لنقل

(1) عاطف الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، ص224.

المسافرين من الأردن إلى مطار باريس، وتسمح الشركة الفرنسية للشركة الأمريكية باستعمال رقم الرحلة الخاص بها فتصدر الشركة الأمريكية تذاكر سفر للمسافرين الأردنيين مدون عليها رمز السفر من عمان إلى باريس على أنه رمز السفر للشركة الأمريكية إلا أن المسافرين الأردنيين وعند وصولهم الطائرة يكتشفون أنها تابعة للشركة الفرنسية France Air التي تنقلهم إلى مطار باريس ومن هناك تحملهم طائرة الشركة الأمريكية مصدرة التذاكر، وبهذا فإن الشركة الفرنسية تحمل من عمان مسافرين لحساب الشركة الأمريكية ومسافرين لحسابها في رقم رحلة واحدة.

فإذا أصيب مسافر أردني على متن الطائرة الفرنسية أثناء الرحلة من عمان إلى باريس فإن المسافر يقيم دعواه على الشركة الأمريكية المتعاقدة ولا تستطيع الاحتجاج بأنه ليس لها وجود تجاري مادي في الأردن بحجة أنها لا تشتغل فعلياً خطوط نقل إلى الأردن وأنه ليس لها مبان مؤجرة أو مملوكة. وإذا كان مقصد المسافر الأردني النهائي باريس فإن المسافر الأردني المتضرر يستطيع أيضاً الرجوع على الشركة الفرنسية على أساس أنها الناقل الفعلي أو على كليهما معاً على أساس نظرية الناقل الفعلي والناقل المتعاقد.

Where it does not involve a connection ‹such as in the case of a point - to - point joint service, it nevertheless, involves two different carriers. (1)

أما إذا كان المسافر الأردني يرغب بمتابعة السفر إلى أمريكا فينطبق أحكام النقل المتتابع.

Where it involves a connection ‹it amounts to successive carriage by different carrier. (2)

الفرع الرابع: التحكيم في منازعات عقد النقل الجوي

Arbiteration in Carriage by Air Disputes

بخلاف بطلان الاتفاق المسبق على إلغاء أو تعديل قواعد الاختصاص، فقد أجازت الاتفاقية لطرفي عقد النقل الاتفاق مسبقاً في عقد النقل على إحالة النزاع إلى التحكيم إذا نشب، ويجب تضمين ذلك عقد النقل وقد اشترطت المادة 1/34 وهي:

1. أن يتم إجراءات التحكيم وفقاً لاختيار صاحب المطالبة.

(1) Icao Circular 264 – AT. 110 .
(2) Icao Cirnalar 264 – AT 110.

2. أن يكون التحكيم في مكان أحد جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة 33 من الاتفاقية.
3. أن تطبق هيئة التحكيم أحكام اتفاقية مونتريال على موضوع النزاع.

ويبدو جلياً مما سبق أن نص المادة 34 قد راعى مصلحة المسافر أو الشاحن باعتباره المدعي فهو الذي يختار مكان التحكيم من ضمن جهات الاختصاص القضائي المحددة بالمادة 33 كما ألزمت هيئة التحكيم بتطبيق أحكام الاتفاقية لاستبعاد البحث عن القانون الواجب التطبيق من قبل هيئة التحكيم.

المطلب الثاني: أطراف الدعوى في اتفاقية مونتريال
Claim Parties in Montreal Convention

القاعدة العامة أن المسافر هو المدعي إذا لحقت به أية إصابة أو وصل متأخراً وسبب له التأخير ضرراً وفي حال وفاته فإن الورثة هم الذين يأخذون صفة المدعي على الناقل الجوي كما قد يكون المرسل أو المرسل إليه بإقامة الدعوى على الناقل في عقد نقل البضاعة، وسنبحث دعوة المسؤولية في عقد نقل الأشخاص في فرع أول ثم نبحث دعوى المسؤولية في عقد نقل البضائع والأمتعة في فرع ثانٍ.

الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية عن الأضرار في عقد نقل الأشخاص طبقاً لاتفاقية مونتريال
Liability Claim Partiesin Montreal Convention

أطراف دعوى المسؤولية في الأضرار الناتجة عن الإصابة الجسدية أو الوفاة أو التأخير هما المدعي والمدعى عليه، وسنقوم ببحث المركز القانوني للمدعي أولاً، ثم المدعى عليه ثانياً.

أولاً: المدعي Plaintiff

الأصل أن المسافر هو المدعي في دعوى المسؤولية في نقل الأشخاص باختلاف نوع الضرر، وقد لا يكون المسافر حسب نتيجة الضرر فقد يكون الضرر ناتجاً عن:

1- الوفاة death:

في حال وفاة المسافر نتيجة حادث[1] فإن حق إقامة الدعوى على الناقل الجوي للمطالبة بحق مورثهم بالتعويض يكون للورثة، ولكن اتفاقية مونتريال ومن قبلها اتفاقية وارسو قد التزمتا الصمت حيال هذا الموضوع، وتركته دون معالجة، واكتفت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 بذكر في المادة (36/ 2) عبارة: (. . . لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل. . .)، ونصت في المادة (28) على أن تدفع الدفعات المسبقة في حالتي الوفاة والإصابة إلى: ". . . الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية الخاصة. . ." وقد ورد في نص المادة (28) عبارة الشخص الطبيعي: وهو كل شخص عادي تثبت له الشخصية القانونية[2]، منذ الولادة، وتبقى ما دام على قيد الحياة، ونعتقد أن المقصود أن لا ينصرف التعويض إلى الشركة أو الهيئة التي كان المسافر أو المتوفي يعمل بها بل إن الورثة هم الذين لهم الحق برفع الدعوى وتقاضي التعويض. ويشترط أن لا يكون تطبيق قانون الأحوال الشخصية مخالفاً للنظام العام لقانون المحكمة التي تنظر النزاع[3]، ويستفاد من هذين النصين أن النص الأول قد منح المسافر المتضرر حق المطالبة بالتعويض إذا كان كامل الأهلية، ولكن ماذا لو كان قاصراً أو عديم الأهلية؟ وفي العبارة التي تلي عبارة المسافر (لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض) جاءت مطلقة، والمطلق يجري على إطلاقه ما لم يرد نص يقيده.

(1) وتجدر الملاحظة أنه ورد في الملحق الثالث عشر لمنظمة الطيران المدني تحت عنوان تحقيق حوادث ووقائع الطيران المنشور على موقع الايكاو، أن مسؤولية التحقيق تقع على عاتق الدولة التي يقع فيها الحادث، وتجري تلك الدولة التحقيق عادة، ويجوز لها أن تعهد بالتحقيق كلياً أو جزئياً إلى دولة أخرى، وإذا وقع الحادث خارج إقليم أي دولة، هنا تقع المسؤولية عن إجراء التحقيق على عاتق دولة التسجيل، ويحق لدولة التسجيل والمشغل والتصميم والصنع أن تشارك في التحقيق، وأن تعين ممثلاً معتمداً لها للاشتراك في التحقيق، ويجوز أيضاً تعيين مستشارين لمساعدة الممثلين المعتمدين، ويجوز للدولة التي تجري التحقيق أن تستعين بأفضل الخبراء الفنيين المتوافرين من أي مصدر للمساعدة في التحقيق، وتتضمن عملية التحقيق جمع وتسجيل وتحليل جميع المعلومات المتصلة بالحادث، وتحديد أسبابه، وتقديم توصيات ملائمة للسلامة، ويشتمل الفصل الخامس أيضاً على أحكام تتعلق بالمحقق المسؤول، ومسجلات الطيران، وفحوص التشريح والتنسيق مع السلطات القضائية وإخطار سلطات أمن الطيران وإعادة فتح التحقيق، ويحق أيضاً للدول التي توفي مواطنوها في الحادث تعيين خبير للاشتراك في التحقيق.

(2) خالد رشيد القيام (1999). مقدمة في الأصول العامة لعلم القانون (المبادئ العامة لنظريتي القانون والحق)، ط1، د. م، د. د، ص235.

(3) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، القاهرة، 1982، ص 417.

2- الضرر الجسماني:

وفي هذه الحالة يكون المدعي هو المسافر نفسه، أو الولي أو الوصي إذا كان المتضرر قاصراً، أو محجوراً عليه لجنون أو عته[1]، وفي هذه الحالة تقام الدعوى من قبل الولي أو الوصي بصفته ولياً أو وصياً عن القاصر[2].

ويقصد بالضرر الجسماني الآلام والأوجاع التي يحسها المصاب في جسده الناتجة عن الحوادث، سواء قد حصل بخطأ من الناقل أو فعل الغير، وقد تختلط هذه الآلام بالألم النفسي لما سيؤول حاله وحال من يعول (الضرر المعنوي)، وقد تمنع هذه الآلام المصاب من ممارسته لحياته الطبيعية والتعرض له في كسبه (الضرر المادي)، لذلك من حقه التعويض النقدي[3].

3- التأخير:

يكون المدعي هو المسافر نفسه، ومن حقه المطالبة بالتعويض عن الضرر المادي الذي أصابه جراء التأخير، والمتمثل على سبيل المثال بفقدان فرصة عمل أو صفقة تجارية..... إلخ.

ثانياً: المدعى عليه Defendent

يختلف المدعى عليه في اتفاقية مونتريال لعام 1999 باختلاف الناقل الجوي بحيث قد يكون المدعى عليه هو:

1. الناقل المتعاقد Contracting Carrier.
2. الناقل المتعاقب أو المتتابع Successive Carrier.
3. الناقل المتعاقد والناقل الفعلي Actual Carrier.
4. مستأجر الطائرة Aircraft charter.

الحالة الأولى: الناقل المتعاقد (الأصيل)[4]

وهو الذي يكون طرفاً أساسياً في عقد النقل الجوي Contracting Carrier وعادة ما يكون الناقل الأول أو من يتولى إصدار (waybill)، ويتولى عملية النقل

(1) راجع في ذلك المادة (48) من القانون المدني الأردني.
(2) انظر في ذلك المادة (46) من القانون السابق.
(3) محمد عبد الغفار العماوي (2012). التعويض عن الأضرار الجسدية والأضرار المجاورة لها (دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون). ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص227 ـ 231.
(4) المادة (39) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

كاملةً من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول، ومثال ذلك: أن تقوم شركة الخطوط الملكية الأردنية بنقل مسافر من عمان إلى لندن دون توقف، ففي هذه الحالة تكون الشركة هي المدعى عليها، والمسؤولة عن كافة الأضرار التي لحقت بالمسافر من لحظة صعود الطائرة حتى النزول منها.

الحالة الثانية: الناقل المتتابع (المتعاقب) Successive Carrier

وهو الذي يكون طرفاً في عقد النقل الأصلي وبمقدار ما له علاقة في تنفيذ جزء من النقل[1]، ويسمى الناقل المتعاقب (A successive Carrier) والأصل أن ترفع الدعوى على الناقل المتعاقد نفسه[2]، والاستثناء إذا تولى عملية النقل أكثر من ناقل يتعاقب كل منهم على تنفيذ جزء من النقل، وجاء في المادة (36/ 2) من اتفاقية مونتريال ما يلي: "وفي حالة النقل من هذا النوع لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح"[3]، ومثال ذلك: أن تقوم شركة الخطوط الملكية الأردنية بنقل مسافر من عمان إلى لندن، ثم يتابع عملية النقل الشركة البريطانية للطيران من لندن إلى نيويورك، هنا نميز فيما إذا كانت الشركة الأردنية قد تعهدت أن تتولى المسؤولية عن كامل الرحلة أم لا، فإذا تعهدت بذلك، فهي وحدها ملزمة بالتعويض، وحتى تلزم بالتعويض يجب أن يكون التعهد مكتوباً سواء في تذكرة السفر أو في أي مستند آخر[4]، وبخلاف ذلك فإن المسؤولية تقع على عاتق الناقل المتعاقب في فترة النقل الجوي الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، فإذا وقع الحادث من نقطة المغادرة في عمان إلى نقطة الوصول في لندن فالشركة الأردنية هي المدعى عليها، وكذلك الحال إذا وقع الحادث بين نقطة المغادرة في لندن ونقطة الوصول في نيويورك فالشركة البريطانية هي المدعى عليها.

---

(1) Schmitthoff p. 375.

(2) أبو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، د. م: دار الفكر العربي، ص453.

(3) المادة (36/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999، ويقابلها المادة (30/ 2) من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

(4) المادة (36/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

الحالة الثالثة: الناقل الفعلي Actual Carrier

يعرف الناقل الفعلي على أنه هو الذي يقوم بكل أو بجزء من عملية النقل الجوي بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، دون أن يكون للناقل الفعلي ناقلاً متتابعاً[1]، وعلى هذا نميز المدعى عليه في النقل الذي يقوم به الناقل الفعلي من خلال حالتين:

1. إذا قام الناقل الفعلي بكامل عملية النقل، جاز للمدعي إقامة الدعوى على الناقل المتعاقد، أو الناقل الفعلي، أو عليهما مجتمعين.
2. إذا قام الناقل الفعلي بجزء من عملية النقل، هنا يجوز للمدعي إقامة الدعوى على كل من الناقل المتعاقد، والناقل الفعلي مجتمعين متضامنين أو منفردين، ولكن يتحمل الناقلُ المتعاقد المسؤولية عن كامل الرحلة، والناقل الفعلي فقط عن الجزء الذي قام به[2]. وفي كل الأحوال إذا أُقيمت الدعوى على أيهما منفرداً، جاز له تقديم طلب إدخال الطرف الآخر كمدعى عليه ثاني في الدعوى كونهما متضامنين متكافلين بقيمة مبلغ التعويض[3].

الحالة الرابعة: مستأجر الطائرة Aircraft Charter

أغفلت اتفاقية مونتريال ذكر نص صريح يتعلق بإيجار الطائرة، أو بمسؤولية مستأجر الطائرة، ولكن يمكن استنباط صفة الناقل من روح نص المادة (33/ 2) الذي جاء بها: "... والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إما على متن طائراته، أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري... إلخ".

يأخذ المستاجر حكم الناقل المتعاقد إذا تم استئجار الطائرة مع طاقمها ـ كون المؤجر يحتفظ بحق الرقابة والإشراف على الطاقم ـ والمستأجر يحتفظ بحقه بتقديم الخدمة للركاب ـ فكلاهما يعدان ناقلاً جوياً[4]، على اعتبار أن المؤجر هو الناقل المتعاقد، والمستأجر هو الناقل الفعلي.

(1) المادة (39) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(2) المادة (40) من اتفاقية مونتريال لعام 1999.
(3) انظر في التضامن بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي المواد (40 و41 و45) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.
(4) حسن محيو، مرجع سابق، ص287.

الفرع الثاني: أطراف الدعوى في عقد نقل البضائع والأمتعة طبقاً لاتفاقية مونتريال

Claim Parties in the contracts Carriage of Goods and Laguage

أطراف دعوى المسؤولية في الأضرار الناتجة عن تلف، أو ضياع، أو تأخير البضائع والأمتعة هما المدعي والمدعى عليه، لذلك سوف نبحث في المدعي أولاً، ثم في المدعى عليه ثانياً.

أولاً: المدعي Plaintiff

تختلف شخصية المدعي باختلاف نوع النقل والمدعي في دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع والأمتعة هما المرسل أو المرسل إليه بالنسبة للبضائع، والمسافر بالنسبة للأمتعة[1].

1. المرسل: يكون الحق للمرسل بإقامة الدعوى على الناقل الجوي للمطالبة بالتعويض ما دام له الحق بالسيطرة على البضاعة المشحونة وحق توجيهها أو سحبها[2]، وينتهي هذا الحق من وقت تسليمها للمرسل إليه أو تسليم مستند النقل الجوي. إذا لم تصل البضاعة فإن المرسل هو الذي يتولى إقامة الدعوى.
2. المرسل إليه: يكون للمرسل إليه حق إقامة الدعوى على الناقل من وقت استلام البضاعة أو التوقيع على مستند النقل أو اعتراف الناقل بفقدان البضاعة أو بمرور سبعة أيام من التاريخ الذي كان من المفروض وصول البضاعة فيه[3].
3. المؤمن: بالرغم من أن الاتفاقية لم تشر إلى حق المؤمن برفع الدعوى، إلا أن المؤمن الذي يتولى دفع التعويض عن البضاعة الهالكة أو التالفة يستطيع إقامة الدعوى المباشرة على الناقل الجوي بمقتضى قاعدة الحلول القانوني بعد الحصول على المخالصة الخطية مع المؤمن صاحب الحق بالبضاعة.

---

(1)) في ذلك المادة (14) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي منحت المرسل والمرسل إليه حق كل منهما بمطالبة الناقل باسمه الخاص، والمادة (13) و(31/ 2) منحت المرسل إليه حق تقديم الاحتجاج إلى الناقل فور اكتشاف العيب أو الضياع أو التأخير في تسليم البضائع، والمادة (36/ 3) التي منحت الحق للراكب والمرسل الرجوع على الناقل الأول، وحق الراكب والمرسل إليه بالرجوع على الناقل الأخير.

(2) المادة 12 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

(3) المادة 13 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

ثانياً: المدعى عليه Defendant

سبق وأن بينا أن الدعوى تقام على الناقل نفسه، والاستثناء إذا تولى عملية النقل أكثر من ناقل، وأن الاتفاقية ميّزت بشأن تحديد المدعى عليه لغايات رفع الدعوى ما بين نقل الأشخاص ونقل البضائع والأمتعة، فبالنسبة لنقل البضائع أو الأمتعة: فإن اتفاقية مونتريال قد أفرزت في المادة (36/ 3) عدة خيارات للمدعي، فإذا كان المدعي (المرسل أو الراكب) له أن يقيم الدعوى على الناقل الأول، وإذا كان المدعي هو (المرسل إليه أو الراكب) له أن يقيم الدعوى على الناقل الأخير، ولكل منهم فضلاً عن ذلك، مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التعيب أو الضياع أو التلف أو التأخير، وفي جميع الأحوال يعتبر جميع الناقلين مسؤولين على وجه التضامن (jointly and sererally liable) تجاه المرسل أو المرسل إليه أو الراكب [1].

ويبدو واضحاً أن اتفاقية مونتريال قد راعت مصلحة الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي عند التقاضي فمن السهل للمرسل أن يقيم الدعوى على الناقل الأول لقربه من مطار الشحن ومن السهل على المرسل إليه أن يقيم الدعوى على الناقل الأخير لقربه من مطار الوصول، وبتقريرها لمبدأ التضامن تكون قد ضمنت للمتضرر الحصول على حقه بالتعويض بالرجوع على الطرف المليء [2]، في حين أنها لم تقرر هذا المبدأ بين الناقلين المتتابعين في حال الإصابات الجسدية أو الوفاة أو تأخير الراكب.

المطلب الثالث: دعوى المسؤولية في التشريع الأردني
Liability claim in Jordanian Legislation

حدد قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني شروطاً معينة لإقامة الدعوى، فإذا تخلفت هذه الشروط سوف ترد الدعوى دون النظر إلى موضوعها، وقد أخذ قانون أصول المحكمات المدنية بهذا المبدأ في المادة الثالثة وجاء بها: "لا يقبل أي طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون" [3]، ويجب أن تكون هذه المصلحة قانونية ؛ يقرها ويعترف بها القانون؛ أي أن تكون المصلحة مشروعة، وغير مخالفة

(1) Schmittoff, Ibid, p.375.

(2) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص236.
(3) المادة (3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رقم (24) لسنة 1988.

للنظام العام والآداب العام[1]، وأن شرط الأهلية ليس شرطاً لقبول الدعوى وإنما شرطاً لصحة الدعوى ؛ أي أن القاصر يستطيع المطالبة بحقه، ولكن لا يستطيع مباشرة الدعوى بنفسه[2]، وهذا ما أكدته المادة (43) من القانون المدني: "كل شخص يبلغ سن الرشد متمتعاً بقواه العقلية، ولم يحجر عليه، يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية "[3]، وجاء في المادة (123) من القانون المدني: "ولي الصغير هو أبوه ثم وصي أبيه ثم جده الصحيح ثم وصي الجد ثم المحكمة أو الوصي الذي نصبته المحكمة "[4]، وعلى هذا يكون المدعي في الإصابة الجسدية التي يتعرض لها ناقص أو عديم الأهلية الولي أو الوصي، وله أهلية التقاضي نيابة عن ناقص أو عديم الأهلية.

ولبحث دعوى المسؤولية سيقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع؛ ففي الفرع الأول: سوف سنتناول أطراف الدعوى، وفي الفرع الثاني: الاختصاص المكاني، أما في الفرع الأخير: سنتناول تقادم دعوى المسؤولية.

الفرع الأول: أطراف الدعوى في القانون الأردني

Claim Parties in Jordanian Law

1- المدعي في عقد نقل الأشخاص Plaintiff in Passengers Contract:

سبق وتم الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال قد أغفلت عن تحديد أوصاف أو ماهية المدعي في حالة الوفاة، ومن هو المدعي في الإصابة الجسدية التي يتعرض لها ناقص أو عديم الأهلية وربما كان ذلك مقصود ليترك لقانون إجراءات المحكمة المختصة.

وقد أشارت المادة (206) من القانون المدني أن آثار العقد تنصرف إلى المتعاقدين والخلف العام، إذا كان الورثة هم المدعيين في حالة الوفاة للمطالبة بالضرر المادي والمعنوي، حيث نصت المادة (267/ 2) على أنه: "يجوز أن يقضي بالضمان للأزواج وللأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب"[5]، وفي هذا

---

(1) عباس العبودي (2006). شرح أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية، ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص190.

(2) الدكتور مفلح القضاة، مرجع سابق، ص179.

(3) المادة (43) من القانون المدني الأردني.

(4) المادة (123) من القانون المدني الأردني، وانظر المادة (1/44) من نفس القانون التي أشارت إلى أن فاقد التمييز لصغر في السن أو عته أو جنون لا يكون أهلاً لمباشرة حقوقه المدنية، وفي المادة (46) أخضعت فاقد وناقص الأهلية إلى أحكام الولاية والوصاية

(5) المادة (2/267) من القانون المدني الأردني.

الصدد قضت محكمة التمييز الأردنية على أن: "تعويض الوفاة الذي يلتزم به الناقل الجوي بمقتضى المادة 22/ 1 من اتفاقية وارسو المعدلة هو أثر من آثار عقد النقل، فينصرف بحكم المادة 206 مدني إلى الورثة باعتبارهم الخلف العام للعاقد، وبالتالي فالورثة هم أصحاب الاستحقاق الذين يحق لهم المطالبة بتعويض الوفاة"[1]، وعلى هذا فإن التعويض ليس تركة لورثة المتوفى، وإنما هو استحقاق شخصي للورثة، وأن لهم حقاً مباشراً تجاه المتسبب بالضرر للمطالبة بالضمان عن الضرر المادي والمعنوي[2]، وأن مصدر هذا الحق هو القانون[3]، حيث منحت المادة (265) من القانون المدني الأردني للمتضرر حق الضمان عن الضرر المادي، والمادة (267) من نفس القانون الضمان عن الضرر الأدبي.

2- المدعي في عقد نقل البضائع Plaintiff in Carriage of Goods by Air Contract:

المدعي في دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع والأمتعة هما المرسل والمرسل إليه بالنسبة للبضائع، والمسافر بالنسبة للأمتعة[4]، وحيث لا يوجد نص يسعف في هذا الموقف لتحديد بوضوح من هو المدعي عند فقدان الأمتعة في حالة الوفاة، لذلك نرى لزاماً الرجوع إلى القانون الوطني لمعرفة صاحب الحق و/ أو صاحب المصلحة في إقامة الدعوى فمن تحقق مصلحته يكون له حق إقامة الدعوى ولو كانت المصلحة محتملة.

ثانياً: المدعى عليه Defendant

1- الناقل المتعاقد Contracted Carrier:

المدعى عليه قد يكون شركة النقل الجوي التي تعاقدت مع المتضرر، وفي حال بيع الشركة يكون المدعى عليه الخلف الخاص (المشتري)، حيث تنتقل إليه الحقوق والالتزامات التي رتبتها شركة النقل الجوي الأولى (البائع)، ولا تنتقل هذه الحقوق

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (391/ 1986)، هيئة خماسية، تاريخ 27/ 9/ 1989، مركز عدالة، وهذا ينسجم مع نص المادة (21/ 2) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) انظر في ذلك قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (3734/ 2009)، هيئة خماسية، تاريخ 18/ 3/ 2010، مركز عدالة.

(3) عبد الرزاق أحمد السنهوري (1998). نظرية العقد، ط2، ج2، بيروت: منشورات الحلبي، ص731.

(4) راجع في ذلك المادة (14) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي منحت المرسل والمرسل إليه حقاً لكل منهما بمطالبة الناقل باسمه الخاص، والمواد (13) و(31/ 2) منحت المرسل إليه حق تقديم الاحتجاج إلى الناقل فور اكتشاف العيب أو الضياع أو التأخير في تسليم البضائع، والمادة (36/ 3) التي منحت الحق للراكب والمرسل الرجوع على الناقل الأول، وحق الراكب والمرسل إليه بالرجوع على الناقل الأخير.

والالتزامات إلا إذا كانت من مستلزمات الشيء، وأن يكون المشتري عالماً بهذه الالتزامات[1].

وفي الحالة التي يكون فيها الناقل الجوي المتعاقد لا يملك الطائرة، كأن يكون مستأجراً للطائرة، عندئذٍ يكون المدعى عليه هو مستأجر الطائرة[2]، وإذا كان الناقل الجوي شخصاً معنوياً (كالشركات أو الهيئات) فتنقضي وتنتهي شخصيتها بالإفلاس أو الشطب أو الفسخ[3]، وفي هذه الحالة يكون المدعى عليه هو وكيل التفليسة سنداً لنص المادة (329) من قانون التجارة[4]، وتقام الدعوى عليه بصفته وكيلاً للتفليسة وليس بصفته الشخصية، أما في حال التصفية التي تسبق الفسخ يكون المدعى عليه هو المصفي[5]، وتقام الدعوى عليه بصفته مصفياً للشركة وليس بصفته الشخصية.

2- المدعى عليه في حال التكافل والتضامن Jointly Defendant:

من المعروف أن التضامن بين المدينين لا يكون إلا بناءً على اتفاق أو بنص القانون[6] وبالتالي فإذا لم يكن هناك نص صريح في العقد فيتوجب الرجوع إلى نصوص القانون المعني بالنزاع، وقد منح المشرع الأردني القاضي في المادة (265) من القانون المدني الأردني سلطة تقديرية ما بين إلزام المتسببين بالضرر بالتكافل والتضامن، (التعويض ناشئ عن الفعل الضار) أو إلزام كل منهم حسب مساهمته في وقوع الضرر وجاء بها: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم".

(1) عدنان إبراهيم السرحان، نوري حمد خاطر (2002). مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات). ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص274.

(2) حسن محيو، مرجع سابق، ص278.

(3) انظر في ذلك المادة (22/ و، ز، ح) من قانون الشركات الأردني رقم (22) لسنة 1997 وتعديلاته.

(4) راجع المادة (329) من قانون التجارة الأردني، وقد قضت محكمة التمييز الأردنية في القضية رقم (2001/3057)، هيئة خماسية، تاريخ 2002/3/3، منشورات مركز عدالة على أنه: "يترتب على الحكم بشهر الإفلاس، إيقاف خصومة الدائنين في المداعاة، وتنحصر الخصومة بعد صدور هذا الحكم في وكلاء التفليسة عملاً بالمادة 329 من قانون التجارة".

(5) انظر المادة (269 / 4 و5) من قانون الشركات الأردني رقم 22 لسنة 1997 وتعديلاته، وجاء في قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2009/3433)، هيئة خماسية، تاريخ 2010/4/19، منشورات مركز عدالة ما يلي: "بمجرد صدور قرار بتصفية الشركة وتعيين مصفٍ لها، فإن المصفي يتولى الإشراف على أعمال الشركة، ويمثلها لحين فسخها بعد الانتهاء من تصفيتها، ويصبح وحده صاحب الصلاحية في تمثيلها مدعية كانت أم مدعى عليها".

(6) انظر نص المادة 426 من القانون المدني الأردني والتي تنص على ما يلي: "لايكون التضامن بين المدينين إلا باتفاق أو بنص في القانون".

نصت المادة (42/ ج) من قانون الطيران: "يعتبر مشغل الطائرة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء قائد الطائرة، وأعضاء هيئة القيادة، وطاقم الطائرة، ويكون كل منهم مسؤولاً عن هذه الأضرار تجاه الغير بالتضامن والتكافل مع مشغل الطائرة"[1] وهو ما ينسجم مع اتفاقية مونتريال.

ويستفاد من النص أعلاه أن مسؤولية مشغل الطائرة عن أعمال تابعيه هي مسؤولية تقصيرية إذا قامت علاقة التبعية، ولا تنشا هذه العلاقة بين مشغل الطائرة كمتبوع وقائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة كتابعين، إلا إذا كانوا مستخدمين لدى المتبوع، ومرتبطين معه بعقد عمل، ويخضعون لأوامره، ويعملون تحت إدارته وإشرافه، وأن يصدر عنهم الفعل الضار أثناء تأديتهم الوظيفة أو بسببها، وقد أشار قانون الطيران المدني الأردني في المادة (55) من الفصل التاسع منه، وتحت عنوان الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة على أن: " أ - كل من لحق به ضرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في إقليم المملكة، أو في فضائها الجوي، فإنه يستحق التعويض بمقتضى الأحكام المقررة في هذا القانون، وفي المعاهدات الدولية سارية المفعول في المملكة، وتطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية على التعويض إذا لم يرد نص في هذا القانون، أو في المعاهدات الدولية، ب - مشغل الطائرة ووكلاؤه وموظفوه وتابعوه المشاركون في تشغيل الطائرة مسؤولون بالتضامن فيما بينهم عن التعويض عن الضرر المشار إليه في الفقرة (أ) من هذه المادة، ويكونون مسؤولين بالتضامن مع الشخص الذين شغل الطائرة بغير رضاهم، ما لم يثبت أنهم قد قاموا بالإجراءات اللازمة لمنع هذا التشغيل".

ويستفاد من هذه النصوص أن المشرع الأردني قد أشار إلى التكافل والتضامن في المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية[2]، ففي المسؤولية العقدية العلاقة التي

---

(1) وقد عرف قانون الطيران المدني الأردني في باب التعريفات أن مشغل الطائرة هو: أي شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة، واستعمالها، وتوجيهها بواسطة موظفيه أو وكلائه أو تابعيه، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره، سواء كان ذلك شخصياً، أو نيابة عن شخص آخر، وسواء كان مالكاً، أو مستأجراً للطائرة، أو واضع اليد عليها، وعرفته اتفاقية روما لسنة 1952 المتعلقة بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض على انه: هو الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر.

(2) النصوص القانونية التي نصت على التكافل والتضامن هي: المادة (265) من القانون المدني الأردني وجاء بها: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار، كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم"، والمادة (53) من قانون التجارة الأردني: "إن المدينين معاً في التزام تجاري يعدون متضامنين في هذا الالتزام"، والمادة (24/ ج) من قانون الطيران الأردني التي أشارت إلى التضامن والتكافل بين مشغل الطائرة، وقائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة، وطاقم الطائرة، والمادة (13/أ) من نظام التامين الإلزامي للمركبات رقم 12 لسنة 2010 التي أشارت إلى التكافل والتضامن بين شركة التامين، والمؤمن له، وسائق المركبة المتسببة بالحادث، والتضامن بين المؤمن له، وسائق المركبة عن أي مبالغ يحكم بها تزيد على حدود مسؤولية شركة التأمين.

تربط مشغل الطائرة مع المتعاقد معه (كالمسافر)، وفي المسؤولية التقصيرية الضرر الذي يحدثه مشغل الطائرة أو تابعيه على سطح الأرض، وعلى هذا يمكن القول بأن المشرع الأردني قد طبق القاعدة العامة المشار إليها في المادة (426) من القانون المدني الأردني وخرج عن النص القانوني الوارد في المادة (265) من القانون المدني الأردني.

الفرع الثاني: الاختصاص المكاني في القانون الأردني

Place Jurisdiction in Jordanian Law

حددت المادة (58) من قانون الطيران المدني الأردني2007 الاختصاص المكاني للمحاكم الأردنية[1]، حيث احتوت الفقرة (أ) منها على الاختصاص المكاني في حال الضرر الناجم عن الطيران في إقليم المملكة أو في فضائها الجوي، وفي الفقرة (ب) الحالات التي تختص بها المحاكم الأردنية في حال الضرر الناجم عن الطيران في أعالي البحار أو في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة، وجاء في المادة أعلاه ما يلي:

أ. تختص المحاكم الأردنية بدعاوى التعويض الناشئة عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة طيران في إقليم المملكة، أو في فضائها الجوي[2]:

1. المحكمة التي وقع الضرر ضمن اختصاصها المكاني.
2. أو المحكمة التي يقع ضمن اختصاصها المكاني موطن المدعى عليه، أو المركز الرئيسي لأعماله.

ب. تختص المحاكم الأردنية بالنظر في دعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة الطيران في أعالي البحار، أو في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة وذلك في أي من الحالات التالية:

1. إذا كانت الطائرة التي تسببت بالضرر مسجلة في السجل الوطني[3].
2. إذا كان المدعي يحمل الجنسية الأردنية.

---

(1) أشارت المادة (36) من قانون الطيران المدني الأردني إلى الحالات التي تختص بها المحاكم الأردنية في الدعاوى المتعلقة بحوادث الطيران ؛ أي الحوادث التي تلحق بالطائرة نفسها على سطح الأرض كالارتطام أو الانزلاق على سطح الأرض أو التصادم بين الطائرات، وتقام الدعوى من شركات الطيران على شركات التأمين أو العكس وفقاً للاختصاص المكاني الوارد في المادة (36).

(2) ويقصد بالفضاء الجوي حسب التعريفات الواردة في قانون الطيران المدني الأردني على أنه: "أي فضاء فوق اليابسة أو المياه الإقليمية للمملكة، والذي تقدم ضمنه المراقبة الجوية ومعلومات الطيران. .... إلخ".

(3) ويقصد بالسجل الوطني حسب تعريف قانون الطيران الأردني على أنه: السجل المعد من هيئة الطيران الأردني المدني لتسجيل الطائرات وفق الشروط المحددة في قانون الطيران المدني الأردني.

3. إذا كان المدعى عليه المتسبب في الضرر مقيماً في المملكة وله موطن فيها.

ويلاحظ أن المشرع في المادة (58/ب/2) في قانون الطيران المدني اشتراط متطلب الجنسية الأردني للمدعي، أخذاً بعين الاعتبار تحقيق عدالة للمدعي الأردني المتزوج من زوجة أجنبية توفيت خلال النقل الجوي، فيستطيع زوجها المطالبة بالتعويض عن وفاتها، إلا أن النص أخفق في تحقيق العدالة للزوج أو الزوجة الأجنبية المقيمين على أرض المملكة عند وفاة الزوج الأردني الجنسية أو أحد أولادها القاصرين، إذا عدم اكتسابهم الجنسية الأردنية لا يخولهم رفع الدعوى على الناقل، ونرى أن هذا النص في قانون الطيران المدني يحتاج إلى تعديل تقتضيه العدالة بحيث يصبح: "إذا كان المدعي أو المتوفي وقت وفاته في حادث الطيران يحمل الجنسية الأردنية".

الفرع الثالث: تقادم دعوى المسؤولية في القانون الأردني

Time Bar of Carrier's Liability Legal Action

فقد تبنى المشرع الأردني بالمادة (58/ ج) من قانون الطيران قد تبنى مبدأ تقادم الدعوى بمرور سنتين من تاريخ وقوع الضرر، ولكن هذه المدة تسري عليها مبدأ الوقف والقطع، على خلاف ما جاءت به اتفاقية مونتريال، وباستقراء المادة (35) من اتفاقية مونتريال لعام 1999، نرى أن الاتفاقية جعلت الحق قابلاً للسقوط إذا لم يتمسك بها المرسل أو المرسل اليه، حيث جاء بها: " يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ: الوصول إلى نقطة المقصد، أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل". وفي آخر سابقة قانونية حول التقادم قررت المحكمة العليا الأمريكية في قضية Carmitto Mateo and Rosa Mateo V. JE T Blue Airways Corporation [(1)] أن التقادم يتحدد بقوانين الدولة الناظرة للنزاع، وأن التنبيه عن مدة التقادم المدرج في تذكرة السفر ولو كان بخط صغير يؤخذ به وأن المفاوضات مع الشركة لا توقف مدة التقادم، وقد سبق القضاء الأردني تأكيد هذا الاتجاه في ظل سريان اتفاقية وارسو، وقضت محكمة التمييز على أنه: "يستفاد من المادة 28 من اتفاقية وارسو

(1) United State District CourtEDNewYork Case No 10 – cv – 4133 (FB) Jenuary 25 2012.

لسنة 1929، أن الحق في التعويض يسقط إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين اعتباراً من تاريخ وصول الطائرة إلى مقصدها، أو من التاريخ الذي كان يتعين فيه وصول الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل، ويستفاد من المادة 76 من قانون التجارة أن الحق في إقامة الدعوى على الناقل يسقط بالتقادم بعد سنة، تبتدئ من يوم التسليم في حالة وجود التعيب، ومن اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخر عن تسليمه، وحيث أن حكم المادة 76 من قانون التجارة جاء مغايراً لحكم المادة 28 من اتفاقية وارسو، فإن المادة الأخيرة هي الواجبة التطبيق، وبقراءة متأنية لهذه المادة يتبين أنها تتحدث عن سقوط الحق في التعويض وليس عن سقوط الحق في إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض، أي أن الميعاد المنصوص عليه في المادة المذكورة ميعاد سقوط للحق لا يقبل تطويلاً ولا تقصيراً ولا يوقف ولا ينقطع باعتباره من النظام العام بخلاف التقادم"[1].

وحيث إن الاتفاقية تسمو على القانون، فإن ما ورد في المادة (1/35) من اتفاقية مونتريال هو الواجب التطبيق على النزاع المنظور أمام محاكم الأردنية، وهو سقوط الحق بالتعويض بمرور سنتين من تاريخ وصول الطائرة إلى مقصدها أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فية الطائرة أو من تاريخ توقف عملية النقل[2].

انتهى بحمد الله

المؤلف

(1) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2645/ 2006)، هيئة خماسية، تاريخ 2007/1/10، مركز عدالة، وإن كان هذا القرار قد صدر على زمن اتفاقية مونتريال لسنة 1999، إلا إنه يلاحظ أن بعض الهيئات القضائية ما زالت تتأثر باتفاقية وارسو لسنة 1929، ومع ذلك فان ما جاء بالقرار ينسجم مع نص المادة (1/35) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم 203/2773: منشورات عدالة.

الملاحق

الملحق رقم (1) اتفاقية هامبورغ لعام 1978

الملحق رقم (2) اتفاقية مونتريال لعام 1999

الملحق رقم (1)

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978

الديباجة:

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، وقد أدركت فائدة الاتفاق فيما بينها على تحديد بعض القواعد المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

قد قررت إبرام اتفاقية لهذا الغرض، وتحقيقاً لذلك اتفقت على ما يلي:

الجزء الأول
أحكام عامة

المادة (1): تعاريف

في هذه الاتفاقية:

1. يقصد بمصطلح، الناقل، كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد، مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر.
2. يقصد بمصطلح، الناقل الفعلي، كل شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل، ويشمل كذلك أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ.
3. يقصد بمصطلح الشاحن، كل شخص أبرم مع الناقل عقداً، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقداً لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.
4. يقصد بمصطلح، المرسل إليه، الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.
5. يشمل مصطلح، البضائع، الحيوانات الحية، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلفة تشمل البضائع، أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن.
6. يقصد بمصطلح، عقد النقل البحري عقد يتعهد الناقل بموجبه، بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر.
7. يقصد بمصطلح، سند الشحن، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة. وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها.
8. يشمل مصطلح، كتابة، فيما يشمل، البرقية والتلكس.

المادة (2): نطاق التطبيق

1. تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا:
أ. كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة، أو
ب. كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة، أو
ج. كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة، أو
د. كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة، أو
ه. كان منصوصاً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام.
2. تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن:
أ. لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار، على أنه في حالة صدور سند شحن استناد إلى مشارطة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.
ب. إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشارطة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة.

المادة (3): تفسير الاتفاقية

يراعى في تفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية طابعها الدولي، وضرورة الحرص على التزام نهج موحد.

الجزء الثاني
مسؤولية الناقل

المادة (4): مدة المسؤولية

1. مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.
2. لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل:
أ. اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:
1. الشاحن أو شخص ينوب عنه، أو
2. سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.
ب. وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:
1. بتسليمها إلى المرسل إليه، وبوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة المطبق بميناء التفريغ، وذلك في

الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، وبتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له.

2. في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه، فضلاً عن الناقل أو المرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه.

المادة (5): أساس المسؤولية

1. يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته.
2. يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو، في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة.
3. للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه الذي تقتضيه المادة 4 في خلال ستين يوماً متصلة تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة 2 من هذه المادة.
4. يسأل الناقل:

1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول تطلب اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها.

3- في حالة نشوب حريق على السفينة تتأثر به البضائع، يجب أن تجرى، إن شاء المطالب أو الناقل معاينة وفقاً للممارسات الملاحية للوقوف على سبب الحريق وملابساته، وعند الطلب توضع نسخة من تقرير المعاين تحت تصرف الناقل أو المطالب.

4- فيما يتعلق بالحيوانات الحية. لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل. ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر.

5- يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

6- فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

7- إذا اجتمع خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه مع سبب آخر في إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل الناقل إلا بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى الخطأ أو الإهمال المذكور، بشرط أن يثبت الناقل مقدار الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي لا يعزى إلى ذلك الخطأ أو الإهمال.

المادة (6): حدود المسؤولية

1. أ- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

ب- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ج- لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

2. لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة 1 أ من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

أ- في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3. يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4. يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

المادة (7): سريان الاتفاقية على المطالبات غير المستندة إلى العقد

1. تسري الدفوع وتبقى حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، في أي دعوى تقام على الناقل فيما يتعلق بهلاك أو تلف البضائع المشمولة بعقد النقل البحري، وكذلك فيما يتعلق بالتأخير في التسليم، سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التعاقدية أو على أساس المسؤولية التقصيرية أو خلاف ذلك.

2. إذا أقيمت الدعوى المشار إليها على مستخدم أو وكيل للناقل، يتمتع هذا المستخدم أو الوكيل، إذا أثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته، بالحق في الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية التي يتمتع الناقل بالحق في الاستفادة منها بموجب هذه الاتفاقية.
3. باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 8 لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل ومن الأشخاص المشار إليهم في الفقرة 2 من هذه المادة، حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة (8): سقوط الحق في تحديد المسؤولية

1. لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.
2. خلافاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 7، لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

المادة (9): البضائع المشحونة على سطح السفينة

1. لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة المعينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.
2. إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بياناً بهذا المعنى. فإذا لم يدرج هذا البيان، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حصل على سند الشحن بحسن نية.
3. إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح، يظل الناقل مسؤولاً، خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 5، عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم، الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقاً لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة.
4. يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقاً صريحاً على نقلها في عنابر السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8.

المادة (10): مسؤولية الناقل والناقل الفعلي

1. عندما يسند تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بمقتضى رخصة مقررة في عقد النقل أم لم يكن، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً، وفقاً لأحكام هذه

الاتفاقية عن النقل بكامله. ويكون الناقل مسؤولاً. فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه، في نطاق وظائفهم، من فعل أو تقصير.

2. جميع أحكام هذه الاتفاقية المنظمة لمسؤولية الناقل تنطبق أيضاً على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم هو بتنفيذه، وتسري أحكام الفقرتين 2 و3 من المادة 7 والفقرة 2 من المادة 8 إذا أقيمت دعوى على أحد مستخدمي أو وكلاء الناقل الفعلي.
3. أي اتفاق خاص يرتب على الناقل التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، أو يتضمن أي تنازل عن الحقوق التي تقررها هذه الاتفاقية لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليه صراحة وكتابة. وسواء أوافق الناقل الفعلي على ذلك أو لم يوافق، يظل الناقل مع ذلك ملتزماً بالالتزامات أو التنازلات الناتجة عن ذلك الاتفاق الخاص، بالتكافل والتضامن.
4. لا يتعدى مجموع المبالغ التي يمكن استردادها من الناقل والناقل الفعلي ومستخدميهما ووكلائهما حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
5. ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يخل بحق أي من الناقل أو الناقل الفعلي في الرجوع على الآخر.

المادة (11): النقل المتتابع

1. خلافاً لأحكام الفقرة 1 من المادة 10، إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينص العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل. ومع ذلك فإن أي نص بتحديد أو استبعاد هذه المسؤولية يكون عديم المفعول إن لم يكن من المستطاع إقامة الدعوى ضد الناقل الفعلي أمام محكمة مختصة وفقاً للفقرة 1 أو الفقرة 2 من المادة 21. ويتحمل الناقل عبء إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذا الحادث.
2. يسأل الناقل الفعلي، وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10، عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهدته.

الجزء الثالث
مسؤولية الشاحن

المادة (12): قاعدة عامة

لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه. وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو يكن الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال من جانبه.

المادة (13): قواعد خاصة للبضائع الخطرة

1. على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة.

2. إذا سلم الشاحن بضائع خطرة سواء إلى ناقل أو ناقل فعلي، كان عليه أن يخطره بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً، بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع:
   أ. يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع.
   ب. ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض.
3. لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل، البضائع في عهدته وهو عالم بصفتها الخطرة.
4. في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلى تلك الأحكام، يجوز، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 5.

الجزء الرابع
وثائق النقل

المادة (14): إصدار سند الشحن

1. متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهدته، وجب على الناقل أن يقوم، بناء على طلب الشاحن، بإصدار سند شحن إلى الشاحن.
2. يجوز أن يوقع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل. ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل.
3. يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

المادة (15): محتويات سند الشحن

1. يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن، التفاصيل التالية:
   أ. الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبياناً صريحاً بالصفة الخطرة للبضائع، إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبراً عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن.
   ب. الحالة الظاهرة للبضائع؛
   ج. اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله؛
   د. اسم الشاحن؛

هـ. اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه؛
و. ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن؛
ز. ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري؛
ح. عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية؛
ط. مكان إصدار سند الشحن؛
ي. توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه؛
ك. ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه؛
ل. البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23؛
م. بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو، إذا كان الأمر كذلك؛
ن. تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين؛
س. أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملاً بالفقرة 4 من المادة 6.

2. على الناقل بعد شحن البضائع في السفينة، أن يصدر إلى الشاحن، متى طلب الشاحن ذلك، سند شحن مؤشراً عليه بكلمة "مشحون" يذكر فيه، بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة، أن البضائع مشحونة على سفينة أو سفن يبين اسمها، وتاريخ أو تواريخ الشحن، وإذا كان قد سبق للناقل أن أصدر إلى الشاحن سند شحن أو حجة أخرى فيما يتعلق بأي من هذه البضائع، يقوم الشاحن، بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل تسلمه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة "مشحون" وللناقل أن يلبي طلب الشاحن الحصول على سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" وذلك بتعديل أية وثيقة سبق إصدارها إذا كانت هذه الوثيقة، بعد تعديلها تتضمن كافة المعلومات اللازم إدراجها في سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون".

3. لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون، مع ذلك مستوفية للشروط المنصوص عليها في الفقرة 7 من المادة 1.

المادة (16): سندات الشحن: التحفظات وحجيتها

1. إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلاً، أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظاً في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة.

2. إذا لم يقم الناقل، أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه، بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن، اعتبر أنه قد أثبت في سند الشحن أن البضائع كانت في حالة سليمة ظاهرة.
3. باستثناء التفاصيل التي يدرج بشأنها تحفظ تجيزه الفقرة 1 من هذه المادة وفي حدود هذا التحفظ:
   أ. يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون"؛
   ب. لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند.
4. سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقاً لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه، يعتبر، قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.

المادة (17): الضمانات من قبل الشاحن

1. يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاماتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات. ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن. وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.
2. كل كتاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه بتعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند شحن، دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن، أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد حول إليه سند الشحن.
3. يعتبر كتاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه سارياً تجاه الشاحن، ما لم يكن الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه قد نوى، بعدم إدراجه التحفظ المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة، غش طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قصد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن. وفي الحالة الأخيرة، إذا كان التحفظ غير المثبت متعلقاً ببيانات يكون الشاحن قدمها لإدراجها في سند الشحن، لا يحق للناقل أي تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة.

4. في حالة الغش المتعمد المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، يسأل الناقل دون أن يحق له الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في هذه الاتفاقية عن الخسارة التي تلحق بطرف ثالث بما في ذلك أي مرسل إليه، لأنه قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في سند الشحن.

المادة (18): الوثائق الأخرى غير سندات الشحن

متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة.

الجزء الخامس
المطالبات والدعاوى

المادة (19): الإخطار الخاص بالهلاك أو التلف أو التأخير

1. ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم بضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن الناقل سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.
2. إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.
3. إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.
4. في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.
5. لا يستحق أي تعويض عن أية خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إخطار كتابي إلى الناقل خلال 60 يوماً متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه.
6. إذا قام ناقل فعلي بتسليم البضائع، فأي إخطار يوجه بمقتضى هذه المادة إلى الناقل الفعلي يكون له نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى الناقل، كما يكون لأي إخطار يوجه إلى الناقل نفس الأثر كما لو كان قد وجه إلى هذا الناقل الفعلي.
7. ما لم يقم الناقل أو الناقل الفعلي بتوجيه إخطار كتابي عن الخسارة أو الضرر إلى الشاحن يحدد الطبيعة العامة لهذه الخسارة أو الضرر، وذلك في موعد لا يتجاوز 90 يوماً متصلة تلي مباشرة وقوع الخسارة أو الضرر أو تسليم البضائع وفقاً للفقرة 2 من المادة 4، أيهما أبعد، فإن عدم توجيه مثل هذا الإخطار يكون قرينة ظاهرة على أنه لم تلحق بالناقل أو الناقل الفعلي أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه.

8. لأغراض هذه المادة، يعتبر كل إخطار يوجه إلى شخص يتصرف نيابة عن الناقل أو الناقل الفعلي بما في ذلك ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها، أو إلى شخص يتصرف نيابة عن الشاحن، كأنه قد وجه إلى الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، حسب الحالة.

المادة (20): تقادم الدعوى

1. تسقط بالتقادم أية دعوى تتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين.
2. تبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع، من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه.
3. لا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب المدة.
4. يجوز في أي وقت أثناء مدة التقادم أن يقوم الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة بمد مدة التقادم بإعلان كتابي يوجهه إلى المطالب. ويجوز إعادة تمديد مدة التقادم بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة.
5. الشخص الذي يحمل مسؤولية له أن يقيم دعوى تعويض حتى وإن انقضت مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المهلة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات. على أنه يجب ألا تقل المهلة المسموح بها عن 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض المذكورة بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المادة (21): الاختصاص

1. في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي، حسب اختياره، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون، وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ذات اختصاص، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:
   أ. المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو
   ب. مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد من طريق أي منها، أو
   ج. ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو
   د. أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.
2. أ. خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة، يجوز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة يكون الحجز قد وقع فيه على السفينة الناقلة أو على أية سفينة أخرى لنفس المالك استناداً إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس من المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره، إلى إحدى المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى، ولكن يتعين قبل إجراء هذا النقل أن يقدم المدعى عليه كفالة تكفي لضمان الوفاء بأي مبلغ يحكم به في الدعوى في وقت لاحق لصالح المدعي؛

ب. تفصل محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها.

3. لا يجوز إقامة أية دعاوى قضائية متعلقة بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة.
ولا تحول أحكام هذه الفقرة دون اختصاص الدول المتعاقدة في اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية.

4. أ. في حالة إقامة دعوى أمام محكمة مختصة بموجب الفقرة 1 أو 2 من هذه المادة أو في حالة صدور حكم من هذه المحكمة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب، ما لم يكن حكم المحكمة التي أقيمت أمامها الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تتخذ فيه الإجراءات الجديدة.
ب. لأغراض هذه المادة، لا تعتبر التدابير التي تتخذ للتوصل إلى تنفيذ حكم بمثابة إقامة دعوى جديدة؛
ج. لأغراض هذه المادة، فإن نقل الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر، وفقاً للفقرة 2 (أ) من هذه المادة، لا يعتبر بمثابة إقامة دعوى جديدة.

5. خلافاً لأحكام الفقرات السابقة، يكفل نفاذ أي اتفاق على مكان الدعوى يتوصل إليه الأطراف بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

المادة (22): التحكيم

1. مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص، باتفاق مثبت كتابة، على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بنقل بضائع بموجب هذه الاتفاقية.
2. إذا تضمنت مشارطة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استناداً إلى مشارطة الإيجار دون أن يتضمن ملاحظة خاصة تفيد أن هذا النص ملزم لحامل سند الشحن، لا يجوز للناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية.
3. تتخذ إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي:
   أ. مكان في دولة يقع في أراضيها:
   -1 المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وإن لم يوجد له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو
   -2 مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة، أبرم العقد عن طريق أي منها، أو
   -3 ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو
   ب. أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الاتفاق الخاص به.
4. يطبق المحكم أو هيئة المحكمين قواعد هذه الاتفاقية.
5. تعتبر أحكام الفقرتين 3 و4 من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم، ويعتبر باطلاً ولاغياً أي نص هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.

6. ليس في أحكام هذه المادة ما يؤثر على صحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يتوصل إليه الطرفان بعد نشوء المطالبة بموجب عقد النقل البحري.

الجزء السادس
أحكام تكميلية

المادة (23): الشروط التعاقدية

1. كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو في سند شحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفاً، بشكل مباشر أو غير مباشر، لأحكام هذه الاتفاقية، يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءاً منها. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين على البضائع لصالح الناقل، أو أي شرط مماثل، يعتبر باطلاً ولاغياً.
2. خلافاً لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.
3. متى أصدر سند شحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، تعين تضمين السند أو الوثيقة بياناً يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.
4. إذا لحقت بصاحب حق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يبطل استناداً إلى هذه المادة أو نتيجة لإغفال إدراج البيان المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، تعين على الناقل دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن كل هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم. ويتعين على الناقل بالإضافة إلى ذلك، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق لدى ممارسته لحقه، بشرط أن يتم تحديد مقدار المصاريف التي تكبدها في الدعوى التي استند فيها إلى النص المذكور أعلاه وفقاً لقانون الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات.

المادة (24): العوارية العامة

1. ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة.
2. باستثناء المادة 20، تكون أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية العامة، ومسؤولية الناقل عن تعويض المرسل إليه فيما يتعلق بأي اشتراك كهذا يتم دفعه أو أي مصاريف إنقاذ يتم أداؤها.

المادة (25): الاتفاقيات الأخرى

1. لا تعدل هذه الاتفاقية حقوق أو واجبات الناقل أو الناقل الفعلي ومستخدميها ووكلائهما المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية أو القوانين الوطنية فيما يتعلق بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية.

2. لا تحول أحكام المادتين 21 و22 من هذه الاتفاقية دون تطبيق ما يكون وارداً في أية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تكون نافذة بالفعل في تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية، من أحكام إلزامية متصلة بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان، شريطة أن يكون النزاع مقصوراً على أطراف تقع محال عملها الرئيسية في دول أعضاء في هذه الاتفاقية الأخرى، إلا أن هذه الفقرة لا تمس تطبيق الفقرة 4 من المادة 22 من هذه الاتفاقية.
3. لا تنشأ أية مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان مشغل منشأة نووية هو المسؤول عن هذا التلف وذلك إما:
   أ. بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز/يوليو 1960 والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار/مايو 1963 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، أو
   ب. استناداً إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار، وذلك بشرط أن يكون هذا القانون مراعياً من كافة النواحي لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.
4. لا تنشأ أية مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عما يلحق بالأمتعة من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم يكون الناقل مسؤولاً عنه بموجب أية اتفاقية دولية أو قوانين وطنية تتعلق بالنقل البحري للركاب وأمتعتهم.
5. ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون قيام دولة متعاقدة بتطبيق أي اتفاقية دولية أخرى تكون نافذة في تاريخ هذه الاتفاقية وسارية إلزامياً على عقود نقل البضائع الذي تم أساساً بواسطة من وسائط النقل خلاف النقل بطريق البحر. ويسري هذا الحكم كذلك على أي تنقيح أو تعديل لاحق لتلك الاتفاقية الدولية.

المادة (26): الوحدة الحسابية

1. الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 6 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 6 إلى العملة الوطنية للدولة تبعاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي تتفق عليه الأطراف وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضواً في صندوق النقد الدولي. تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضواً في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.
2. ومع ذلك يجوز للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أن تعلن، في وقت التوقيع، أو في وقت التصديق أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام، أو في أي وقت لاحق، أن حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها ستكون محددة على النحو التالي:
   12.500 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 37,5 وحدة نقدية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع.

3. الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 تعادل خمسة وستين ونصف مليغرام من الذهب من سبيكة ذهبية عيارها تسعمائة من ألف. ويجرى تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 إلى العملة الوطنية وفقاً لقانون الدولة المعنية.
4. يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، بطريقة تمكن من التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمقادير الواردة في المادة 6 معبراً عنها بالوحدات الحسابية. وعلى الدول المتعاقدة أن توافي الوديع بطريقة الحساب عملاً بالفقرة 1 أو بنتيجة التحويل المذكورة في الفقرة 3 من هذه المادة، حسبما تكون الحالة، وذلك في وقت التوقيع، أو عند إيداعها وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام، أو عند استفادتها من الاختيار المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب أو نتيجة التحويل.

الجزء السابع
الأحكام الختامية

المادة (27): الوديع

بموجب هذا يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعاً لهذه الاتفاقية.

المادة (28): التوقيع التصديق، القبول، الإقرار، الانضمام

1. تعرض هذه الاتفاقية لتوقيعها من جميع الدول حتى 30 نيسان/أبريل 1979 في مقر الأمم المتحدة بنيويورك.
2. تكون هذه الاتفاقية مرهونة بالتصديق أو القبول أو الإقرار من جانب الدول الموقعة.
3. بعد 30 نيسان/أبريل 1979، يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية أمام جميع الدول غير الموقعة عليها.
4. تودع وثائق التصديق والقبول والإقرار والانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة (29): التحفظات

لا يجوز إبداء أية تحفظات على هذه الاتفاقية.

المادة (30): بدء النفاذ

1. يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار، أو الانضمام.
2. وفيما يخص الدول التي تصبح أطرافاً متعاقدة في هذه الاتفاقية بعد تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق، أو القبول، أو الإقرار أو الانضمام، يبدأ نفاذ الاتفاقية على كل دولة منها في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على إيداع الوثيقة اللازمة باسمها.
3. على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري المبرمة في تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية على تلك الدولة أو في أي تاريخ بعده.

المادة (31): الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

1. يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعة في بروكسيل في 25 آب/ أغسطس 1924 (اتفاقية 1924)، أن تقوم، حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924، بنيتها في الانسحاب من الاتفاقية المذكورة، معلنة، أن الانسحاب يسري اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية عليها.
2. يقوم الوديع لهذه الاتفاقية، عند بدء نفاذ هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 1 من المادة 30، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لاتفاقية 1924 بتاريخ بدء هذا النفاذ وبأسماء الدول المتعاقدة التي بدأ نفاذ الاتفاقية عليها.
3. تنطبق أحكام الفقرة 1 و2 من هذه المادة بصورة مماثلة على الدول الأطراف في البروتوكول الموقع في 23 شباط/فبراير 1968 الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن الموقعة في بروكسيل في 25 آب/أغسطس 1924.
4. على الرغم من أحكام المادة 2 من هذه الاتفاقية، ولأغراض الفقرة 1 من هذه المادة يجوز للدولة المتعاقدة أن ترجئ، إذا استصوبت ذلك إعلان نيتها في الانسحاب من اتفاقية عام 1924 ومن اتفاقية عام 1924 بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1968 الفترة أقصاها خمس سنوات اعتباراً من بدء نفاذ هذه الاتفاقية. وعليها حينئذ إشعار حكومة بلجيكا بنيتها. وعليها أثناء هذه الفترة الانتقالية أن تطبق هذه الاتفاقية، دون أية اتفاقية سواها تجاه الدول المتعاقدة فيها.

المادة (32): إعادة النظر والتعديل

1. بناء على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول المتعاقدة الأطراف في هذه الاتفاقية، يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر للدول المتعاقدة لإعادة النظر فيها أو تعديلها.
2. أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام يتم إيداعها بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة (33): إعادة النظر في مقادير التحديد والوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية

1. خلافاً لأحكام المادة 32 يدعو الوديع، وفقاً للفقرة 2 من هذه المادة مؤتمراً إلى الانعقاد، يكون الغرض الوحيد منه هو تغيير المقادير المحددة في المادة 6 والفقرة من المادة 26 أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المعينتين في الفقرتين 1 و3 من المادة 26 أو عن كليهما، بوحدات أخرى. ولا يجرى تغيير المقادير إلا بسبب تغيير قيمتها الحقيقية تغيراً ذا شأن.
2. يدعو الوديع إلى عقد مؤتمر لإعادة النظر عندما يطلب ذلك ما لا يقل عن ربع الدول المتعاقدة.
3. يتخذ أي قرار للمؤتمر بأغلبية ثلثي الدول المشتركة ويقوم الوديع بإبلاغ التعديل إلى جميع الأطراف المتعاقدة لغرض القبول، وإلى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للعلم.
4. كل تعديل يعتمد ببدء نفاذه في اليوم من الشهر التالي لمرور سنة على قبوله من جانب ثلثي الدول المتعاقدة. ويتم القبول عن طريق إيداع صك رسمي بهذا المعنى لدى الوديع.

5. بعد بدء نفاذ أي تعديل يحق لكل دولة متعاقدة تكون قد قبلت هذا التعديل أن تطبق الاتفاقية بصيغتها المعدلة في العلاقات مع الدول المتعاقدة التي لم تقم في غضون ستة أشهر بعد اعتماد التعديل بإبلاغ الوديع بأنها غير ملزمة بهذا التعديل.
6. أية وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل لهذه الاتفاقية، تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة (34): الانسحاب من هذه الاتفاقية

1. يجوز لأية دولة متعاقدة أن تعلن نيتها في الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بتوجيهها إشعاراً خطياً إلى الوديع.
2. يصبح الانسحاب من الاتفاقية نافذاً في اليوم الأول من الشهر التالي لانقضاء سنة واحدة على تسلم الوديع للإشعار. وفي الحالات التي تحدد فيها فترة أطول في الإشعار، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة أطول في الإشعار، يصبح الانسحاب نافذاً عند انقضاء هذه الفترة الأطول على تلقي الوديع للإشعار.

حررت في هامبورغ، في اليوم الحادي والثلاثين من آذار/ مارس سنة ألف وتسعمائة وثمانية وسبعين، من نسخة أصلية واحدة تتساوى في الحجية نصوصها الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية

وإثباتاً لما تقدم قام المفوضون الموقعون أدناه، بناء على تفويض صحيح من حكوماتهم بتوقيع هذه الاتفاقية.

المرفق الثاني

تفاهم عام اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع

من المفهوم عموماً أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. ويؤدى ذلك، كقاعدة، أن يقع عبء الإثبات على الناقل، إلا أن أحكام الاتفاقية تعدل هذه القاعدة فيما يتعلق ببعض الحالات.

المرفق الثالث

قرار اتخذه مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع

إن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع،

ينوه بالدعوة الكريمة التي وجهتها جمهورية ألمانيا الاتحادية لعقد المؤتمر في هامبورغ.

وإذ يدرك أن التسهيلات التي وضعتها جمهورية ألمانيا الاتحادية ومدينة هامبورغ الهانزية الحرة تحت تصرف المؤتمر وكرم الضيافة الذي أبدتاه نحو المشتركين فيه أمر كأن له فضل كبير في نجاح المؤتمر.

يعرب عن امتنانه لجمهورية ألمانيا الاتحادية وشعبها.

وهو:

إذ اعتمد اتفاقية النقل البحري للبضائع على أساس مشروع الاتفاقية الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بناء على طلب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

يعرب عن امتنانه لكل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمساهمتهما البارزة في تبسيط وتنسيق قانون النقل البحري للبضائع.

ويقرر أن يطلق على الاتفاقية التي اعتمدها المؤتمر اسم:

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978.

ويوصي بأن تعرف القواعد الواردة فيها باسم "قواعد هامبورغ".

الملحق الثاني

اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 2002

(اتفاقية مونتريال الموقعة في مايو 1999)

الفصل الأول
أحكام عامة

المادة (1): نطاق التطبيق

1. تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة، الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.
2. لأغراض هذه الاتفاقية، تعني عبارة (النقل الدولي) أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً، ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى.
3. لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلاً واحداً لا يتجزأ إذا ما اعتبرته الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية لمجرد وجوب تنفيذ أحد العقود أو سلسلة منها تنفيذاً كاملاً داخل إقليم نفس الدولة.
4. تسري هذه الاتفاقية أيضاً على النقل المنصوص عليه في الفصل الخامس، مع مراعاة الشروط الواردة في ذلك الفصل.

المادة (2): النقل الذي تقوم به الدولة ونقل المواد البريدية

1. تسري هذه الاتفاقية على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتباريون الآخرون الخاضعون للقانون العام وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة (1).
2. عند نقل المواد البريدية، يكون الناقل مسؤولاً فقط تجاه إدارة البريد المختصة طبقاً للقواعد التي تنطبق على العلاقة بين الناقلين وإدارات البريد.
3. فيما عدا ما ورد في الفقرة (2) من هذه المادة، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على نقل المواد البريدية.

الفصل الثاني

المادة (3): المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع

1. في حالة نقل الركاب، يتعين تسليم مستند فردي أو جماعي يتضمن ما يلي:
   أ. بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.
   ب. بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة طرف واحدة وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.
2. يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار إليه في الفقرة (1) بأي وسيلة أخرى تسجل بها المعلومات المذكورة في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الأخرى، فعلى الناقل أن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة.
3. على الناقل أن يسلم الراكب بطاقة تعريف عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة.
4. يعطى الراكب إشعاراً كتابياً يفيد بأنه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فإنها تحكم وقد تحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الإصابة، وعن تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها، وعن التأخير.
5. إن عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعة لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

المادة (4): البضائع

1. في حالة نقل البضائع، يتعين تسليم وثيقة شحن جوي.
2. يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به. وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرى.

المادة (5): محتويات وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع

تتضمن وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع ما يلي:

أ. بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.

ب. بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف، إذا كانت نقطتا المغادرة والمقصد النهائي واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في إقليم دولة أخرى.

ج. بيان وزن الإرسالية.

المادة (6): الوثيقة المتعلقة بطبيعة البضائع

يجوز إلزام المرسل، إذا اقتضت الضرورة أن يتقيد بإجراءات الجمارك والشرطة والسلطات العامة الأخرى، بتقديم وثيقة تبين طبيعة البضائع، ولا ينشئ هذا الحكم على الناقل أي واجب أو التزام أو مسؤولية ناتجة عنه.

المادة (7): وصف وثيقة الشحن الجوي

1. يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية.
2. تمهر النسخة الأولى بعبارة: (للناقل) ويوقع عليها المرسل، وتمهر النسخة الثانية بعبارة: (المرسل إليه) ويوقع عليها كل من المرسل والناقل. ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع.
3. يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم.
4. إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن الجوي بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل ما لم يقم الدليل على خلاف ذلك.

المادة (8): المستندات المتعلقة بالطرود المتعددة

في حالة تعدد الطرود:

أ. لناقل البضائع الحق في أن يطالب المرسل بتحرير وثائق شحن جوي منفصلة.

ب. للمرسل الحق في أن يطالب الناقل بتسليم إيصالات بضائع منفصلة عند استخدام الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (4).

المادة (9): عدم الالتزام بالأحكام المتعلقة بالمستندات المطلوبة

إن عدم الالتزام بأحكام المواد من (4 إلى 8)، لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد الناقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية.

المادة (10): المسؤولية عن البيانات الواردة في المستندات

1. يكون المرسل مسؤولاً عن صحة البيانات والإقرارات المتعلقة بالبضائع، المدونة من قبله أو نيابة عنه في وثيقة الشحن الجوي أو المقدمة منه أو نيابة عنه للناقل لتدوينها في إيصال البضائع أو لإدراجها في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (4). وتطبق هذه الأحكام أيضاً عندما يكون نفس الشخص الذي ينوب عن المرسل وكيلاً للناقل أيضاً.
2. يقوم المرسل بتعويض الناقل عن جميع الأضرار التي تلحق به أو بأي شخص آخر يكون الناقل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما قدمه أو قدم نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة.
3. مع مراعاة أحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة، يتحمل الناقل المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولاً تجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في التسجيلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (4).

المادة (11): حجية المستندات

1. تعتبر وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع دليلاً على إبرام العقد واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيهما، ما لم يثبت خلاف ذلك.
2. تكون البيانات المدونة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع بشأن وزن البضائع وأبعادها وتغليفها، وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود، دليلاً يحتج به ما لم يثبت خلاف ذلك، أما

البيانات المتعلقة بكمية البضائع وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل، إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل، وأثبت ذلك في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع، أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع.

المادة (12): حق التصرف بالبضائع

1. يحق للمرسل أن يتصرف بالبضائع، وذلك إما بسحبها من مطار المغادرة أو مطار المقصد النهائي أو بحجزها أثناء الرحلة عند أي هبوط للطائرة، أو بالمطالبة بتسليمها في مكان المقصد النهائي أو أثناء الرحلة إلى شخص آخر غير المرسل إليه المعين أصلاً، أو بالمطالبة بإعادتها إلى مطار المغادرة، بشرط قيامه بتنفيذ كافة الالتزامات الناشئة عن عقد النقل. ويجب ألا يمارس المرسل حق التصرف هذا على نحو يعود بالضرر على الناقل أو المرسلين الآخرين، ويجب عليه أن يتحمل أي مصاريف تترتب على ممارسة هذا الحق.
2. على الناقل، عند استحالة تنفيذ تعليمات المرسل، أن يخطره بذلك فوراً.
3. إذا نفذ الناقل تعليمات المرسل بالتصرف بالبضائع، دون المطالبة بتقديم نسخة وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع المسلم إلى المرسل، فإن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق من جراء ذلك بأي شخص تكون بحوزته بصفة قانونية وثيقة الشحن الجوي أو إيصال البضائع، وذلك مع عدم الإخلال بحق الناقل في الرجوع على المرسل.
4. ينتهي حق المرسل اعتباراً من اللحظة التي يبدأ فيها حق المرسل إليه وفقاً للمادة (13). غير أنه إذا رفض المرسل إليه تسلم البضائع أو تعذر الاتصال به، فإن المرسل يسترد حقه في التصرف.

المادة (13): تسليم البضائع

1. ما لم يكن المرسل قد مارس الحق الذي يستمده من المادة (12) يحق للمرسل إليه، عند وصول البضائع إلى نقطة المقصد، أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع، إذا ما قام بدفع التكاليف المستحقة وبتنفيذ شروط النقل.
2. على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضائع، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.
3. إذا أقر الناقل بضياع البضائع، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل.

المادة (14): مطالبة المرسل والمرسل إليه بحقوقهما

للمرسل والمرسل إليه أن يطالب كل منهما باسمه الخاص بجميع الحقوق المخولة لهما على التوالي بموجب المادتين (12 و 13)، سواء أكان ذلك لمصلحته الذاتية أو لمصلحة الغير، وذلك بشرط تنفيذه الالتزامات التي يفرضها عقد النقل.

المادة (15): العلاقة بين المرسل والمرسل إليه أو العلاقات المتبادلة بين الغير

1. لا يترتب على تطبيق المواد (12 و13 و14) أي مساس بالعلاقات القائمة بين المرسل والمرسل اليه، أو بالعلاقات المتبادلة بين الغير الذين يستمدون حقوقهم إما من المرسل وإما من المرسل إليه.

2. كل اتفاق يتعارض مع أحكام المواد (12 و13 و14) يجب النص عليه صراحة في وثيقة الشحن الجوي أو في إيصال البضائع.

المادة (16): إجراءات الجمارك أو الشرطة أو السلطات العامة الأخرى

1. على المرسل أن يقدم المعلومات والوثائق الضرورية لإتمام إجراءات الجمارك والشرطة وأي سلطات عامة أخرى قبل تسليم البضائع إلى المرسل إليه. ويكون المرسل مسؤولاً في مواجهة الناقل عن أي ضرر ينشأ عن عدم وجود هذه المعلومات أو الوثائق أو عدم كفايتها أو عدم صحتها. وذلك ما لم يكن الضرر عائداً لخطأ الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
2. إن الناقل غير ملزم بالتثبت من صحة أو كفاية هذه المعلومات أو الوثائق.

الفصل الثالث

مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر

المادة (17): وفاة الراكب أو إصابته - الضرر اللاحق بالأمتعة

1. يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم.
2. يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل. غير أنه إذا كان الضرر ناجماً وبقدر ما يكون ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولاً. وفي حالة الأمتعة غير المسجلة، بما في ذلك الأمتعة الشخصية، يكون الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلائه.
3. إذا أقر الناقل بضياع الأمتعة المسجلة، أو إذا لم تصل الأمتعة المسجلة خلال واحد وعشرين يوماً من التاريخ الذي كان يجب وصولها فيه، يحق للراكب ممارسة الحقوق الناشئة عن عقد النقل في مواجهة الناقل.
4. ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة (الأمتعة) في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة.

المادة (18): الضرر اللاحق بالبضائع

1. يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي.
2. غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:
   أ. وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.
   ب. سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
   ج. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.
   د. إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

3. ﻓﻲ مفهوم الفقرة (1) من هذه المادة، يشمل النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضائع ﻓﻲ حراسة الناقل.
4. لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل ﻓﻲ مجار مائية خارج المطار، غير أنه اذا حدث مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر قد نجم عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك. وإذا أقام الناقل، بدون موافقة المرسل باستبدال واسطة النقل بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلاً جوياً، فإن النقل بتلك الواسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.

المادة (19): التأخير

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير ﻓﻲ نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

المادة (20): الإعفاء من المسؤولية

إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم ﻓﻲ حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم ﻓﻲ حدوثه. وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام ﻓﻲ حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب. وتنطبق هذه المادة على جميع أحكام المسؤولية ﻓﻲ هذه الاتفاقية، بما ﻓﻲ ذلك الفقرة (1) من المادة (21).

المادة (21): التعويض ﻓﻲ حالة وفاة الراكب أو إصابته

1. فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها ﻓﻲ الفقرة (1) من المادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.
2. فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها ﻓﻲ الفقرة (1) من المادة (17) والتي تتجاوز قيمتها (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

أ. أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب. أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

المادة (22): حدود المسؤولية فيما يتعلق بالتأخير والأمتعة والبضائع

1. ﻓﻲ حالة الضرر الناتج عن التأخير ﻓﻲ نقل الركاب كما هو مبين ﻓﻲ المادة (19)، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ (4150) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

2. عند نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ (1000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.
3. عند نقل البضائع، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام، ما لم يقم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزماً بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد.
4. في حالة تلف أو ضياع أو تعيب أو تأخير جزء من البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه، إذا كان التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضائع أو بأي شيء مما تتضمنه، أمراً يؤثر على قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي ذاتها، أو الإيصال ذاته أو، في حالة عدم إصدارهما، البيانات المسجلة بالوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (4)، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حد المسؤولية.
5. لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة أو مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضاً، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع عن أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.
6. إن الحدود المقررة في المادة (21) وفي هذه المادة، لا تمنع المحكمة من أن تقضي - بالإضافة إلى ذلك - وفقاً لقانونها، بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي، بما فيها الفوائد، ولا يسري حكم هذا النص إذا كان مبلغ التعويض المحكوم به، ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى، لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

المادة (23):

1. إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق

النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً في صندوق النقد الدولي، وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة.

2. غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة (1) من هذه المادة يجوز لها، عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة (21) محدودة بمبلغ 1500.000 وحدة نقدية عن كل راكب، عند التقاضي داخل أقاليمها. وبمبلغ 62.000 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (1) من المادة (22)، وبمبلغ 15.000 وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (2) من المادة (22) وبمبلغ 250 وحدة نقدية عن كل كيلو غرام بالنسبة للفقرة (3) من المادة (22). وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصفاً من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في الألف. ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية.

3. يجب إجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (1) من هذه المادة وأسلوب التحويل المذكور في الفقرة (2) من هذه المادة بطريقة تعبر إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين (21 و 22)، والتي تنجم عن تطبيق الجمل الثلاث الأولى من الفقرة (1) من هذه المادة. ويجب على الدول الأطراف أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (2) من هذه المادة حسب الحالة، وذلك عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

المادة (24): مراجعة حدود المسؤولية

1. دون الإخلال بأحكام المادة (25) من هذه الاتفاقية ومع مراعاة الفقرة (2) أدناه، يجب مراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد (21 و 22 و23) من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية أو إذا لم تسر الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها خلال السنة الأولى لسريانها مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة أو في المرة الأولى منذ تاريخ سريان الاتفاقية، ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة (1) من المادة (23).

2. إذا تبين من المراجعة المشار إليها في الفقرة السابقة أن عامل التضخم قد تجاوز (10) في المائة فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية ويصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار لا يسري التعديل

وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع للدول الاطراف وعلى جهة الإيداع أن تخطر فوراً جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل.

3. بالرغم من نص الفقرة (1) من هذه المادة يطبق الإجراء المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة وفي أي وقت شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك وبشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه في الفقرة (1) قد تجاوز (30) في المائة منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق، وتجري المراجعات اللاحقة باتباع الإجراء المذكور في الفقرة (1) من هذه المادة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعات بموجب الفقرة الحالية.

المادة (25): اشتراط حدود المسؤولية

يجوز للناقل أن يشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود للمسؤولية.

المادة (26): بطلان الأحكام التقاعدية

كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية.

المادة (27): حرية التعاقد

ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض إبرام أي عقد للنقل، أو من التنازل على أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية.

المادة (28): المدفوعات المسبقة

في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

المادة (29): أساس المطالبات

في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم. ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر.

المادة (30): التابعون والوكلاء – مجموع المطالبات

1. إذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب ضرر مشار إليه في هذه الاتفاقية، فلهذا التابع أو الوكيل، إذا ما أثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاتها الاستناد إليها بمقتضى هذه الاتفاقية.

2. يجب ألا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار إليها.
3. فيما عدا ما يتعلق بنقل البضائع، لا تسري أحكام الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب.

المادة (31): آجال الاحتجاج

1. يعتبر تسلم المرسل إليه الأمتعة المسجلة أو البضائع دون احتجاج، ما لم يثبت العكس، قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة ووفقاً لمستند النقل أو للمعلومات المحددة في الوسائل الأخرى المشار إليها في الفقرة (2) من المادة (3)، وفي الفقرة (2) من المادة (4).
2. في حالة التعيب، يجب على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التعيب، وعلى الأكثر، خلال سبعة أيام بالنسبة للأمتعة المسجلة وأربعة عشر يوماً بالنسبة للبضائع، اعتباراً من تاريخ تسلمها وفي حالة التأخير، يجب عليه تقديم الاحتجاج خلال واحد وعشرين يوماً على الأكثر من التاريخ الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه.
3. يجب أن يقدم كل احتجاج كتابياً ويعطى أو يرسل في غضون المواعيد المحددة آنفاً لهذا الاحتجاج.
4. اذا لم يقدم الاحتجاج خلال الآجال المحددة آنفاً، فلا تقبل أي دعوى ضد الناقل إلا في حالة الغش من جانبه.

المادة (32): وفاة الشخص المسؤول

في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته.

المادة (33): الاختصاص القضائي

1. تقام دعوى التعويض، وفقاً لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد.
2. فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطاً لنقل الركاب جواً، إما على متن طائراته الخاصة أو على متن طائرات ناقل آخر طبقاً لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جواً من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يرتبط معه بارتباط تجاري.
3. لأغراض الفقرة (2):

أ. تعني عبارة (اتفاق تجاري) أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين ويتعلق بتقديم خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جواً.

ب. تعني عبارة (محل الإقامة الرئيسي والدائم) مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة. ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد.

4. تخضع المسائل الإجرائية لقانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى.

المادة (34): التحكيم

1. مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم. ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابياً.
2. تتم إجراءات التحكيم وفقاً لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة (33).
3. يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.
4. تعتبر أحكام الفقرتين (2 و3) من هذه المادة جزءاً من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلاً وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم.

المادة (35): تقادم الدعاوى

1. يسقط الحق في التعويض إذا لم ترفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.
2. يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب هذه المدة.

المادة (36): النقل المتتابع

1. في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين والذي يدخل في مضمون التعريف الوارد في الفقرة (3) من المادة (1)، فإن كل ناقل يقبل ركاباً أو أمتعة أو بضائع تسري عليها القواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفاً من أطراف عقد النقل، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقاً بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه.
2. في حالة النقل من هذا النوع، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التاخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح.
3. فيما يتعلق بالأمتعة أو البضائع، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأول، كما يحق للراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وفضلاً عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التاخير ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل اليه.

المادة (37): حق الرجوع على الغير

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يؤثر بأي صورة على ما قد يكون أو لا يكون للشخص المسؤول عن الضرر وفقاً لأحكامها من حق في الرجوع على أي شخص آخر.

الفصل الرابع
النقل بعدة وسائط

المادة (38):

1. في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة (4) من المادة (18)، على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة (1).
2. ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطاً تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي.

الفصل الخامس
النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد

المادة (39): الناقل المتعاقد - الناقل الفعلي

تتطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص (يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل المتعاقد") بصفته طرفاً أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الاتفاقية مع راكب أو مرسل أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر (يشار إليه فيما يلي بعبارة "الناقل الفعلي") بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو بجزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً في مفهوم هذه الاتفاقية. ويكون هذا الترخيص مفترضاً، ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

المادة (40): مسؤولية كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

إذا قام ناقل فعلي بكل أو بجزء من النقل الذي يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وفقاً للعقد المشار إليه في المادة (39) فإن الناقل المتعاقد والناقل الفعلي يكون كلاهما، ما لم ينص على غير ذلك في هذا الفصل، خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية، الأول بالنسبة لمجمل عملية النقل موضوع العقد، والثاني بالنسبة للنقل الذي يقوم به فقط.

المادة (41): المسؤولية التضامنية

1. تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل الفعلي أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم — فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالاً وامتناعاً من قبل الناقل المتعاقد أيضاً.
2. تعتبر الأفعال والامتناع من قبل الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه، في نطاق ممارستهم لوظائفهم — فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي - أفعالاً وامتناعاً من قبل الناقل الفعلي أيضاً. ومع ذلك فإن أي من هذه الأفعال أو الامتناع لا يخضع الناقل الفعلي لمسؤولية تتجاوز المبالغ المشار إليها في المواد (21 و 22 و 23 و24) وأي اتفاق خاص يتحمل الناقل المتعاقد بمقتضاه التزامات لا تفرضها هذه الاتفاقية، وأي تنازل عن حقوق أو أوجه دفاع تمنحها هذه الاتفاقية، وأي إقرار خاص بوجود مصلحة في التسليم إلى الجهة المقصودة وفقاً للمادة (22)، لا يؤثر على الناقل الفعلي إلا بموافقته.

المادة (42): توجيه الاحتجاجات والتعليمات:

يكون للاحتجاجات والتعليمات التي توجه إلى الناقل وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية نفس الأثر سواء وجهت للناقل المتعاقد أو للناقل الفعلي. ومع ذلك فإن التعليمات المشار إليها في المادة (12) لا يكون لها الأثر إلا إذا وجهت للناقل المتعاقد.

المادة (43): التابعون والوكلاء

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، يحق له الاستفادة من شروط وحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلاً له، إلا إذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية.

المادة (44): مجموع مبالغ التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل ومن الناقل المتعاقد ومن تابعيهما ووكلائهما إذا كانوا قد تصرفوا في نطاق ممارستهم لوظائفهم، لا يجوز أن يزيد عن أقصى تعويض يمكن فرضه على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي بمقتضى هذه الاتفاقية على أن المسؤولية التي تلقى على عاتق أي من الأشخاص المذكورين في هذه المادة لا يجوز أن تتعدى الحد الذي ينطبق عليه.

المادة (45): توجيه دعاوى التعويض

فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعي، إما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين، يحق لذلك الناقل ان يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى.

المادة (46): الاختصاص القضائي الإضافي

تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة (45)، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقاً للمادة (33) أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله.

المادة (47): بطلان النصوص التعاقدية

كل نص تعاقدي يهدف إلى إعفاء الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلاً ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيظل خاضعاً لأحكام هذا الفصل.

المادة (48): العلاقات المتبادلة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

مع مراعاة أحكام المادة (45)، لا يجوز تفسير أي نص في هذا الفصل على نحو يمس الحقوق والالتزامات القائمة بين الناقلين، بما في ذلك أي حق في الرجوع أو التعويض.

الفصل السادس
أحكام اخرى

المادة (49): التطبيق الإلزامي

تكون باطلة ولاغية كل أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص.

المادة (50): التأمين

على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التامين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية ، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التامين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية.

المادة (51): النقل الذي يتم في ظروف غير عادية

لا تسري أحكام المواد من (3) إلى (5 و 7و8)، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل.

المادة (52): تعريف الأيام

يعني تعبير الأيام حيثما ذكر في هذه الاتفاقية الأيام التقويمية وليس أيام العمل.

المادة (53): البنود الختامية

التوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعولها:

1. يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مونتريال في 28 مايو /أيار 1999 للدول المشاركة في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال من 10 إلى 28 مايو / أيار 1999، وبعد 28 مايو / أيار 1999 يفتح باب التوقيع على الاتفاقية لكل الدول في مقر منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال حتى يسري مفعولها وفقاً للفقرة (6) من هذه المادة.
2. وبالمثل يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي. ولأغراض هذه الاتفاقية تعني منظمة التكامل الاقتصادي الإقليمي أي منظمة تنشئها دول ذات سيادة من إقليم معين، والتي تمتلك الصلاحية بالعلاقة إلى بعض الأمور التي تحكمها هذه الاتفاقية والتي رخص لها على النحو الواجب بالتوقيع على هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها. والإشارة إلى "الدولة الطرف" أو "الدول الأطراف" في هذه الاتفاقية، بخلاف ما هو وارد في الفقرة (2) من المادة (1) والفقرة (1)(ب) من المادة (3) والفقرة (ب) من المادة (5) والمواد (23 و33 و46) والفقرة (ب) من المادة (57)، تنطبق بالمثل على منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي. ولأغراض المادة (24)، فإن الإشارة إلى "أغلبية من الدول الأطراف" وإلى ثلث الدول الأطراف، لا تنطبق على منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي.
3. تخضع هذه الاتفاقية للتصديق عليها من قبل الدول ومنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي التي وقعت عليها.

4. لأي دولة أو منظمة للتكامل الاقتصادي الإقليمي لم توقع على هذه الاتفاقية أن تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها في أي وقت.
5. تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى منظمة الطيران المدني الدولي المعينة بوصفها جهة الإيداع بموجب هذه الاتفاقية.
6. يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم الستين اللاحق لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى جهة الإيداع – وذلك فيما بين الدول التي أودعت مثل هذه الوثائق. ولا تحسب لأغراض هذه الفقرة الوثيقة التي تودعها منظمة للتكامل الاقتصادي الاقليمي.
7. بالنسبة للدول الأخرى وبالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي الأخرى، يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.
8. تخطر جهة الإيداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بما يلي:
   أ. كل توقيع على هذه الاتفاقية وتاريخه.
   ب. كل إيداع لوثيقة تصديق أو قبول أو موافقة أو انضمام وتاريخه.
   ج. تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.
   د. تاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز النفاذ.
   ه. أي نقض بمقتضى المادة (54).

المادة (54): النقض

1. لأي دولة طرف أن تنقض هذه الاتفاقية بإرسال إخطار كتابي إلى جهة الإيداع.
2. يسري مفعول النقض بعد مائة وثمانين يوماً من تاريخ تسلم جهة الإيداع الإخطار.

المادة (55): العلاقة بالوثائق الأخرى لاتفاقية وارسو:

1. ترجح هذه الاتفاقية على أي قواعد تنطبق على النقل الجوي الدولي:

1. بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدول تشترك في أنها طرف في:
   أ. اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر / تشرين الأول 1929 (المسماة فيما بعد باتفاقية وارسو).
   ب. بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر / تشرين الأول 1929 المحرر في لاهاي في 28 سبتمبر / أيلول 1955 (المسمى فيما بعد ببروتوكول لاهاي).
   ج. اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، المكملة لاتفاقية وارسو، الموقعة في غوادالاخار في 18 سبتمبر / أيلول 1961 (المسماة فيما بعد اتفاقية غوادالاخارا).

د. بروتوكول تعديل اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر / تشرين الأول 1929 المعدلة بموجب البروتوكول المحرر في لاهاي في 28 سبتمبر / أيلول 1955 الموقع في مدينة غواتيمالا في 8 مارس / آذار 1971 (المسمى فيما بعد بروتوكول مدينة غواتيمالا).

هـ. البروتوكولات الإضافية من رقم (1) إلى رقم (3) وبروتوكول مونتريال رقم (4) لتعديل اتفاقية وارسو المعدلة بموجب برتوكول لاهاي أو اتفاقية وارسو المعدلة بموجب كل من بروتوكول لاهاي وبروتوكول مدينة غواتيمالا الموقعة في مونتريال في 25 سبتمبر / أيلول 1975 (المسماة فيما بعد باسم بروتوكولات مونتريال).

2. أو داخل إقليم اي دولة واحدة طرف في هذه الاتفاقية بحكم أن تلك الدولة طرف في واحدة أو أكثر من الوثائق المشار إليها في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (هـ) أعلاه.

المادة (56): الدول التي لديها أكثر من نظام قانوني واحد

1. إذا كانت لدى إحدى الدول وحدتان إقليميتان أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة فيما يتعلق بالمسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، فيجوز لها عند التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام أن تعلن أن هذه الاتفاقية يشمل سريانها جميع وحداتها الإقليمية أو يشمل واحدة أو أكثر من هذه الوحدات فقط ويجوز لها تعديل هذا الإعلان عن طريق تقديم إعلان آخر في أي وقت.

2. يجب إبلاغ أي إعلان من هذا القبيل لجهة الإيداع ويجب أن ينص صراحة على الوحدات الإقليمية التي تسري عليها الاتفاقية.

3. فيما يتعلق بأي دولة طرف أصدرت مثل هذا الإعلان:

أ. تفسر الإشارات إلى (العملة الوطنية) في المادة (23) على أنها إشارات إلى عملة الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

ب. وتفسر الإشارة إلى (القانون الوطني) في المادة (28) على أنها إشارة إلى قانون الوحدة الإقليمية المعنية من تلك الدولة.

المادة (57): التحفظات

لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية إلا أنه يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب إخطار موجه إلى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على:

أ. النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة الطرف لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

ب. و/أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها.

إثباتاً لذلك، قام المفوضون الموقعون أدناه، المخولون حسب الأصول، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مونتريال في اليوم الثامن والعشرين من شهر مايو / أيار من عام ألف وتسعمائة وتسعة وتسعين باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية، وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية.

وتظل هذه الاتفاقية مودعة في محفوظات منظمة الطيران المدني الدولي، وتسلم جهة الإيداع صوراً معتمدة رسمياً منها إلى كل الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، وإلى كل الدول الأطراف في اتفاقية وارسو، وبروتوكول لاهاي، واتفاقية غوادالاخارا، وبرتوكول مدينة غواتيمالا وبروتوكولات مونتريال.

المراجع

المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، دون سنة نشر.
- أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع، الاسكندرية، منشأة دار المعارف، 1980.
- أحمد محمود حسني، قضاء النقض المصري، الإسكندرية، منشأة دار المعارف، 1997.
- أكرم ياملكي، القانون الجوي، دراسة مقارنة، ط1، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- بسام الطروانة، وباسم ملحم، شرح قانون التجارة الأردني (ج 1) دار الجوهرة للنشر والتوزيع، 2004.
- ثروت عبدالرحيم، القانون التجاري المصري، القاهرة، 1982.
- حسن دياب، العقود التجارية وعقد البيع سيف، بيروت، المؤسسة التجارية للدراسات والنشر.
- خالد التلاحمة، الوجيز في القانون التجاري، دار وائل للنشر، 2012.
- د. أحمد صالح مخلوف، "انتقال المخاطر في عقود البيع الدولية" مجلة الحقوق - جامعة الكويت، مجلس النشر العلمي، العدد الأول، السنة السادسة والثلاثون مارس 20. احمد 4- عبدالرحمن الملحم، نظرات في بعض احكام اتفاقية وارسو لعام 1929 مجلة الحقوق، السنة الثامنة عشرة، العدد الثالث، 12.
- د. حلو أبو حلو، " التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري"مجلة المنارة، الجامعة الهاشمية، المجلد رقم 13، العدد 8، 2007.

- د. فياض القضاة "أحكام مسؤولية الناقل البحري"، بحث منشور في مجلة دراسات، الجامعة الأردنية.
- د. لافي درادكة، "النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري"، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد13، العدد 9، عام 2007.
- زهير عباس وحلو أبو حلو، الوجيز في شرح القانون التجاري الأردني، مكتبة الفجر، إربد، 2013.
- سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993.
- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، القاهرة، مكتبة القاهرة الحديثة 1969.
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ط1، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- عباس العبودي، شرح أحكام أصول المحاكمات المدنية، ط 1، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006.
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية المصري، الإسكندرية، منشأة دار المعارف، 2003.
- عبد الرحمن عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشورات الجامعة الأردنية، 2001.

- عبد الرزاق أحمد السنهوري (1998).نظرية العقد. ط2، ج2، بيروت: منشورات الحلبي.
- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، الإسكندرية، منشأة دار المعارف 1997.
- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، القاهرة، دار النهضة العربية 1992.
- عوض الزعبي، أصول المحاكمات المدنية ـ دراسة مقارنة، دار وائل للنشر، ط 1، 2003.
- قرار طعن محكمة النقض المصرية رقم 294، سنة 22 ق جلسة 1956/3/22 س7، ص367.
- قرار محكمة النقض السورية رقم 7 لعام 1958 منشور في مجلة القانون، عدد 2 عام 1958.
- قرار محكمة النقض المصرية قرار رقم 310 جلسة 1966/1/11، س 17، ع1، ص 71.
- قرار محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 300، سنة 31 ق جلسة 1966/1/27 س17، ع1، ص199.
- قرار محكمة النقض المصرية، الطعن رقم 655، سنة 48ق جلسة 1981/12/8 س 32، ص 2243، سعيد شعلة، قضاء محكمة النقض التجاري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993، ص78.
- قيس محافظة، محاضرات لطلبة كلية الحقوق، الجامعة الأردنية، منشورة على الإنترنت.
- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1996.
- محمد السيد الفقي، العقود التجارية منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.

- محمد فريد العريني، محمد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، 2005.
- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، الكويت، 2000.
- مصطفى قطان، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، ط1، عمان، 2006.
- مصطفى كمال طه ووائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، الإسكندرية، مكتبة الوفاء القانونية، 2012.
- مفلح القضاة، أصول المحاكمات المدنية والتنظيم القضائي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- هاشم الجزائري وعبد العزيز الشامسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري، جدار الكتاب العالمي، 2009.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001.
- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة، طرابلس، لبنان، 2008.
- يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2007.

الرسائل:

- محمود أبو شاور، حالات إعفاء الناقل الجوي، رسالة ماجستير.

التشريعات:

- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 2002 (اتفاقية مونتريال الموقعة في أيار ـ مايو 1999).
- اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لعام 1978.
- القانون البحري المصري لعام 1990.
- قانون التجارة البحرية لعام 1972.
- قانون الطيران المدني لعام 2007.

- القانون المدني الأردني لعام 1976.
- قانون نقل البضائع على الطرق لعام 2006.
- قواعد الـ Incoterms 2010.
- نشرة الأصول والأعراف المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية ـ باريس 2007.

الملاحق:

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لقواعد هامبورغ لعام 1978.
- اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 2002 (اتفاقية مونتريال الموقعة في مايو 1999).

قرارات محكمة التمييز الأردنية:

90/888 – 94/1205 - 91/1050 – 2002/475 – 93/66 – 1997/1772 – 85/289 –
1990/549 – 85/289 – 1994/120 – 1990/549 – 1987/369 – 87/309 – 480/626 –
85/626 – 84/666 – 1983/610 – 2001/3148 – 2008/197 – 2003/233 – 91/1369 –
92/1317 – 1978/8 – 2008/197 – 347/94 – 2002/2275 – 1999/2741 – 2003/233 –
2000/2741 – 1992/1321 – 1968/353 – 97/1587 – 1993/1057 – 1999/1146 – 85/83
– 2001/41 – 2002/2275 – 1985/433 – 1983/610 – 93/1057 – 2001/41 –
1999/1164 – 2008/1976 – 2011/1483 – 2011/2478 – 1993/80 – 93/80 –
1968/2069 – 1998/2069 – 2005/3465 – 2001/3071 – 2003/233 – 2098/2069 –
2006/1816 – 2012/1849 – 2009/907 – 2003/3773 – 1999/310 – 2003/233 –
1999/1281 – 1987/484 – 1999/310 – 1990/245 – 1979/216 – 1988/890 –
2007/2070 – 2009/1180 – 2008/717 – 2007/888 – 2004/2729 – 2009/907 –
1986/391 – 2009/3734 – 2006/2645 -2004/3753-2004/76

ثانياً: المراجع باللغة الأجنبية

- Agasha Mugasha, The Law of letters of Credit and Bank Guarantees, the Federation Press,Australia,2003.
- Arnould، Jonathan C.B. Gilman, Law of Marine Insurance and Average, London, Vol. 111, London, 1997.
- Indira CARR, International Trade law, Cavendish Publishing Limited, 1996.
- Ivamy (ER Hardy) Carriage of Good by Sea, University of London, LLB 1985.
- John F Wilson، Carriage of Goods by sea, London, 2001.
- Pamela Sellmain. Law of International Trade, London, 1995.
- Schmitthoff, The Law & Practice of International Trade, London SWEET & MAXWELL, 2012.
- William Tetiley, marine Cargo claim, Butterworths & Co. Ltd, 3ed. Montreal,1988.

قرارات محاكم أجنبية:

- A.E Reed V. Page, Son & East Ltd (1927) IK.B. P 743.
- Barclay v. British Airways plc, 2008 E.W.C.A. Civ 1419 (2008)Day v. Trans World Airlines, Inc., 528 F. 2d 31 - Court of Appeals, 2nd Circuit 1975.
- Carmitto Mateo and Rosa Mateo V. JE T Blue Airways Corporation. United state District Court NewYork Case No 10-cv-4133 (FB) January 25 2012.

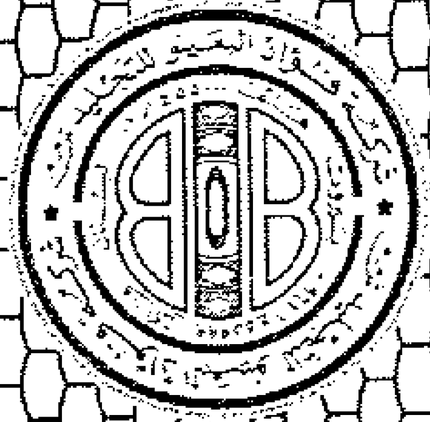
- Delta Airline Inc v. Chimet SP.A (3d Cir Pa)Aug. 30 2010 Loss and Damage, The NY Flyer.
- Elin PHIFR, Plaintiff- Appellant V. ICELADAIR, aka United States Court of Appeals, Ninth Circuit 652 F.3d (2011).
- Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc., 550 F. 2d 152 - Court of Appeals, 3rd Circuit 1977.
- Federation Insurance Company of Canada V. Goret Accessories Inc, and Hirsh 1968 2Lloyds Rep109.
- Federation Insurance Company of Canada V. Goret Accessories Inc, and Hirsh 1968 2 Lloyds Rep 109.
- Herman v. Trans World Airlines, Inc.
- Les Courties Breen Ltee v. Mediterranean Shipping Co,2010 QccQ
- Noten V. Harding (1990)2 Lloyd's Report.
- Price V.British Airways.
- Rolls Royce Plc V. Heavylift Volga Dinepr Ltd (2001) Lloyd's Rep 653.
- Royal Dutch Airlines (Morris V.KLM) & Saks V. Air-France.
- The Eamira and EL Minia [1982]2 Lloyd's Rep 28.
- The Saudi Grown [1986] Lloyds Rep 255.
- The Star [1995] Lloyds Rep 651.
- UPS supply chain solution v. American airlines 2009.

مراجع إلكترونية:

- www.skybrary.aero/index.php/Icao_Adrep.
- http://www.kasslahome.com.
- www.assa-int.org.
- www.iataorg/policy/page/mc 99.aspx.
- www.lexology.com.
- www.rnf.is/media/eydublod/annex_13.
- www.rnf.is/media/eydublod/annex_13.
- www.Transportrecht.de.

Articles:

- Alexander Anolik (The Obligations of Airlines and the Rights of Passengers) Vol. 30 No.3, anolik@travellaw.com.
- Bartholomew J. Banino, Air carrier liability under the Montreal Convention,P 22-29 www.condonlaw.com/wp-content/uploads /2013/09/ Banino-Brief_Spr09.pdf



Carriage Contracts Rules

Carriage By Sea • Land Carriage • Air Carriage

In The View Of National Arab Legislation
Comparison With The International Conventions
Authorities Judicial Case Law



Dr.
d M. Ababneh

ISBN 978-9957-16-906-0




الثقافة للتصميم والإخراج



دار الثقافة
للنشر والتوزيع
أسسها خالد محمود جبر حيف عام 1984 عمان - الأردن
Est. Khaled M. Jaber Haif 1984 Amman - Jordan
www.daralthaqafa.com